



Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten,  
Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)  
15 hp

## **Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum**



**Kalle Magnér, Landskapsarkitektprogrammet, 2010-03-26**  
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp

**SLU**

**Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap**

**Program/utbildning:** Landskapsarkitektprogrammet

**Examen:** kandidatexamen

**Titel (sve):** Bilstaden – om bilismens konsekvenser för stadens gaturum

**Titel (eng):** Auto City – consequences for the city street due to motorism

**Ämne:** Landskapsplanering

**Nyckelord:** bilsamhällen, bilism, gaturum, gata, urban miljö, stad, upplevelse, miljöpsykologi, Nobelvägen

**Författare:** Kalle Magnér

**Handledare:** Anna-Maria Palsdottir, Område Arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi, SLU Alnarp

**Examinator:** Gunilla Lindholm, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

**Kurskod:** EX0378

**Kurstitel:** Skriva om landskap

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** Grund C

**Ort, månad, år:** Alnarp, april, 2010

**Serie:** Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Fotografiet på framsidan föreställer Nobelvägen i mitten på 50-talet under tidpunkten för avlägsnandet av dess kastanjeallé (Hämtad som snapshot från: Gertten, Magnus & Ström, Lennart (2007), Träden på Nobelvägen, 1956-57, i *Mitt hjärtas Malmö 5: Vol 5, 1955-1968*. (DVD). Producent: Magnus Gertten & Lennart Ström. Malmö: Auto Images).

## Sammandrag

Den här uppsatsen skrivs mot bakgrund av dels att det pågår en stark urbanisering världen över, dels att bilismen har blivit en fråga om hållbara resurser. I syfte att ge ökad förståelse för varför dagens städer ser ut som de gör beskrivs bilismens genombrott i Sverige, och de förändringar som detta har inneburit för stadens gaturum och för fotgängarens upplevelse av gaturummet.

Med hjälp av relevant litteratur skildras hur bilen, mer eller mindre ohämmat, på ett relativt hänsynslöst sätt tar plats i staden. När ett hierarkiskt trafikledssystem blir norm breddas körbanorna, byggnader rivs och gaturummen löses upp. Fotgängare och cyklister tvingas bort från gatorna till separerade gång- och cykelvägar. Resultatet blir sålunda ökad framkomlighet för bilismen på bekostnad av andra trafikanter.

Genom en fallstudie av Nobelvägen i Malmö undersöks i ord och bild vilka konsekvenser bilismens genombrott har fått för upplevelsen av gaturummet sett ur fotgängarens perspektiv. Bl a konstateras att den ökade mängden biltrafik ger upphov till buller vilket i sin tur skapar stress, hindrar samtal och dränker ljud som annars hade kunnat bidra till en mer positiv upplevelse. Med stöd av miljöpsykologiska teorier görs troligt att den allé längs Nobelvägen som försvann under senare delen av 1950-talet hade kunnat minska den stress som fotgängaren utsätts för.

**Nyckelord:** bilsamhällen, bilism, gaturum, gata, urban miljö, stad, upplevelse, miljöpsykologi, Nobelvägen.

## Abstract

This paper is written in the light of firstly an ongoing worldwide urbanization, and secondly the fact that motorism today has become the subject of questions about sustainable recourses. For the purpose of giving increased understanding of why cities of today looks like they do, the breakthrough of motorism in Sweden is described, as well as the changes in the urban street scene, and thenceforth the pedestrian's experience of the modified street scene is described in the consequence of motorism.

By means of relevant literature automobile's rather inconsiderate, and more or less unrestrainedly, way of taking place in the city is described. When a hierarchical system of traffic routes becomes norm, the roadways broaden, buildings are being torn down, and parts of the street scenes are being dissolved. Pedestrians and cyclists are being directed from the streets to separate foot roads and cycle paths. Thus, the result is increased availability for motorism as the expense of pedestrians and cyclists.

A case study of the Swedish street Nobelvägen in Malmö reviews – with the aid of literature, photographs and other documents – the impact that the breakthrough of motorism has had on the experience of the street scene, from the pedestrian's point of view. Among others the paper finds out that the increased amount of automobiles is giving rise to traffic noise, which causes stress, constrains talk, and drowns sounds that other way could have contributed to a more positive experience. On the strength of theories of environmental psychology a premise is made regarding that the avenue which disappeared along Nobelvägen in the mid-'50s reduced the stress that pedestrians continuously are being exposed to.

## Förord

Den här uppsatsen hade inte blivit vad den är utan de personer som assisterat mig på vägen. Jag vill ta tillfället i akt att tacka dessa människor: till att börja med min handledare Anna-Maria Palsdottir för vägledning och uppmuntran, vidare Åsa Ode, Måns Norlin och Mattias Qviström för litteraturtips och goda råd via e-postväxling.

Tack också till Carina Tenngart och Peter Håkansson på Malmö stad för hjälp med förmedlande av kontakt, och särskilt tack till arkivarie Helena Preutz som bistått med såväl dyrbar tid som sakkunskaper vid framtagandet av material som belyser Nobelvägens historia.

Slutligen också ett varmt tack till Christer Hellemarck på Auto Images för givet tillstånd att publicera stillbilder på Nobelvägen hämtade från filmserien *Mitt hjärtas Malmö*.

# Innehållsförteckning

## Sammandrag

## Abstract

## Förord

<b>1 Inledning</b>	<b>7</b>
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte och avgränsning	7
1.3 Material och metod	8
1.4 Begreppsförklaringar	8
<b>2 Bilismen i Sverige</b>	<b>9</b>
2.1 Bilismen före genombrottet	9
2.2 Bilismens drivkrafter	9
2.2.1 Opinion för bilism	9
2.2.2 Bilfrågans avpolitisering	11
2.3 Bilismens genombrott	11
2.3.1 Trängselproblemet	12
2.3.2 Trafiksäkerhetsproblemet	14
2.3.3 Bilsamhället – följder och kritik	16
2.4 Bilismen efter genombrottet	17
2.4.1 70- och 80-talet	17
2.4.2 90-talet fram till idag	18
2.5 Gaturummets förändring	19
<b>3 Nobelvägen, Malmö</b>	<b>21</b>
3.1 Bilismen i Malmö	21
3.2 Nobelvägen – från då till nu	24
3.2.1 Esplanaden Nobelvägen	24
3.2.2 Nobelvägen blir genomfart och träden försvinner	24
3.2.3 Buller och klagomål	25
3.3 Upplevelsen av gaturummet	26
3.3.1 Nobelvägen 1956/57 respektive 2010	26
3.3.2 Visuella intryck	30
3.3.3 Ljudintryck	33
3.3.4 Intryck kopplade till doft	34
3.3.5 Intryck kopplade till känsel	34
3.3.6 Sammanvägd upplevelse	36
<b>4 Avslutande diskussion</b>	<b>37</b>
4.1 Reflektioner	37
4.1.1 Den levande staden – om gatans potential	37
4.1.2 Att begränsa bilismen	38
4.2 Metoddiskussion	39
4.3 Litteraturdiskussion	39

<b>Referenser</b>	<b>41</b>
-------------------	-----------

<b>Bilagor</b>	Ritningar med ritningsnummer A1-20825 resp. A1-22325
----------------	--

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

När jag var ett och ett halvt år gammal flyttade min familj från Stockholms innerstad till ett villasamhälle med knappt fem hundra invånare ett par mil utanför Göteborg. Orten hette Tollered, men min storebror kallade det för Stollered – ett glåpord som sammanfattade hans missnöje över att ha hamnat i obygden. Vad mig själv beträffar, var min favoritsysselsättning som nyinflyttad att hålla till vid E20 och titta på bilarna som susade förbi.

2010 bor min storebror åter i Stockholm. Själv har jag mitt liv i Malmö, och har för inte så länge sedan flyttat från en starkt trafikerad gata vid Södervärn till de betydligt lugnare kvarteren i Rönneholm.

Jag kan idag förstå varför mina föräldrar bestämde sig för att lämna Stockholm. Min personliga upplevelse av staden som företeelse inbegriper buller, trängsel och barriärer – faktorer som i hög grad kan skyllas på biltrafiken. Jag skall villigt erkänna att jag inte längre är lika förtjust i att uppehålla mig i närheten av bilvägar. Men livet i staden innebär för mig även positiva betingelser som håller mig kvar: Staden erbjuder, i goda fall, närhet till ett rikt utbud av aktiviteter och upplevelser, liksom närhet till sociala nätverk, service och arbetsplatser.

Idag pågår världen över en påfallande stark urbanisering, där också allt fler barnfamiljer väljer att bo kvar i staden. Prognoser från FN (United Nations, 2008, s. 2f, [online]) uppskattar att hela 70 % av jordens befolkning kommer att bo i städer år 2050, vilket kan jämföras med 50 % 2008. Med de stora klimatförändringar som samtidigt drabbar vår planet uppmärksammas frågor om vattennivåer, global uppvärmning och växthusgaser som aldrig förr. Beräkningar från WWF (2008, [online]) visar att av världens totala mängd koldioxidutsläpp orsakas hela 27 % av transportsektorn. Störst ansvar för detta har bilen och flyget.

Den här uppsatsen har av givna skäl inte ambitionen att finna lösningen på världens klimat- och befolkningsbekymmer, däremot har den som målsättning att belysa vilka konsekvenser bilismen får för upplevelsen av våra gator i urban miljö, en ansats som möjligen kan leda till utpekandet av faktorer som är värda att beakta i planeringen av våra framtida städer.

## 1.2 Mål, avgränsning och syfte

Uppsatsens mål är att 1) beskriva bilismens genombrott och visa vilka förändringar detta har inneburit för stadens gaturum, och 2) beskriva hur dessa förändringar kan ha påverkat fotgängarens upplevelse av gaturummet med hänsyn till aspekter som stimulerar i huvudsak sinnena syn och hörsel.

För att undvika att ha all världens infrastruktur som arbetsfält avgränsar sig uppsatsen till att beskriva svenska förhållanden, med särskilt fokus på Nobelvägen i Malmö. Avsikten är att i en fallstudie beskriva Nobelvägens utveckling och jämföra Nobelvägen idag med dess utseende på 1950-talet, innan den till följd av den ökade biltrafiken genomgick en radikal förändring. Att valet av studieobjekt föll på just Nobelvägen kan motiveras av dels tillgången till bakgrundsmaterial, dels att

Nobelvägens historia utgör ett pedagogiskt exempel på de av bilismen förorsakade förändringarna i gaturummet.

Syftet med uppsatsen är att bidra till ökad förståelse för varför dagens städer ser ut som de gör, undersöka bilens roll i staden, samt presentera faktorer som påverkar upplevelsen av den urbana gatumiljön och som kan kopplas till bilismen. Uppsatsen riktar sig i huvudsak till personer vars studier eller arbete på ett eller annat sätt berör stadsplanering.

### 1.3 Material och metod

Bilismens framväxt och genombrott i Sverige sammanfattas med hjälp av relevant litteratur. De verk som i huvudsak kommer att refereras till är först och främst avhandlingen *Bilsamhället* (Lundin, 2008), vilken tillsammans med *Bilismens genombrottsår i Sverige* (Andréasson, Gawell & Gerentz, 1997) tecknar en bild av bilismens genombrott på nationell nivå, samt *Bilkultur i Malmö* (Ingmarsson, 2004) som bildar kontext till Nobelvägen.

I fallstudien kartläggs Nobelvägens utseende med hjälp av statistik, historiska respektive aktuella kartor, ritningar, och fotografier. Av särskilt intresse är t ex vägens sträckning, trafikmängder, hastighetsbegränsningar, bredder på trottoar, cykel- respektive körbana, inslag av vegetation, förekomst av skyltar och andra objekt i gaturummet, avstånd mellan övergångsställen och placering av trafikljus.

Analysen över hur människans upplevelse av Nobelvägen kan ha påverkats av de konstaterade förändringarna kommer i huvudsak att stödja sig på miljöpsykologisk teoribildning med antologin *Svensk miljöpsykologi* (2005) som utgångspunkt.

Att valet av studieobjekt föll på just Nobelvägen kan motiveras av dels tillgången till bakgrundsmaterial, dels att Nobelvägens historia utgör ett pedagogiskt exempel på de av bilismen förorsakade förändringarna i gaturummet.

### 1.4 Begreppsförklaringar

*bil*: "motorfordon i form av personbil (högst åtta passagerare plus förare), buss eller lastbil." (*Nationalencyklopedin*, 2010a [online]).

*bilism*: "transportverksamhet med bilar." (*Nationalencyklopedin*, 2010b [online]).

*bilismens genombrott*: avser den tidsperiod då bilen fick en bred, folklig användning.

*gaturum*: skall i denna uppsats uppfattas som ett rumsligt element i staden vars huvudsakliga uppgift är att underlätta förflyttning till lands. *Den goda stadsgatan* (1994, s. 29) betonar att, till skillnad från motorvägen som endast är till för bilister, skall gaturummet oftast ge utrymme för såväl bilister som gående och cyklister. Vägverket (2004, [online]) menar att gaturummets väggar alltsomoftast består av byggnader, men att det även kan röra sig om träd eller högre häckar. Gaturummets tak, vill jag tillägga, kan exempelvis utgöras av krontaket hos en eventuell trädrad.



## 2 Bilismen i Sverige

"Ingen tingest har mer dramatiskt än bilen bidragit till omvandlingen av 1900-talsstaden", skriver Anders Gullberg i företalet till Per Lundins avhandling *Bilsamhället* (2008, s. 9). I *Nationalencyklopedin* heter det att "[b]ilens transportroll i samhället har varit avgörande för samhällsutvecklingen i industriländerna, speciellt efter andra världskriget." (2010b, [online]). Författarna till *Bilismens genombrottsår i Sverige* hävdar i sin tur att bilismen har berört "samtliga samhällssektorer" och resulterat i en "genomgripande förändring" (Andréasson, et al, 1997, s. 24).

Av citaten att döma förefaller det råda en slående enighet om att bilismens påverkan på 1900-talets samhällsutveckling har varit ansevärd. I detta kapitel är ambitionen att konkretisera på vilket sätt det svenska samhället, och framför allt staden, har förändrats sedan bilen blev ett fenomen att räkna med.

För att dessa förändringar skall framstå som begripliga i en större kontext kommer kapitlet även att belysa faktorer som möjliggjorde, och medverkade till, att bilen blev vägvisande i planläggningen av det moderna samhället.

### 2.1 Bilismen före genombrottet

Bilen har funnits under hela 1900-talet, men i början av detta sekel var bilismen i Europa och Sverige huvudsakligen ett borgerligt fenomen, och framförallt en manlig angelägenhet reserverad för hans resande och nöjen (Andréasson, et al, 1997, s. 12; Ingmarsson, 2004, s. 15; Lundin, 2008, s. 24, 67, 213).

Ingmarsson (2004, s. 15) menar att det fanns en utbredd misstänksamhet mot bilen, i synnerhet på landsbygden, där bilen upplevdes som ett främmande och störande element.

1903 bildades Sveriges första motororganisation, Stockholms automobilklubb, som snart bytte namn till Kungliga Automobil Klubben (KAK). I takt med att en rad organisationer som verkade för bilismens intressen bildades under de närmaste två decennierna, kom bilanvändandet successivt att öka (Andréasson, et al, 1997, s. 105; Ingmarsson, 2004, s. 15).

Andra världskrigets utbrott, med bensin- och gummiransonering som följd, innebar en tillfällig paus för bilens expansion, men efter kriget accelererade bilinnehavet snabbt (Lundin, 2008, s. 47).

### 2.2 Bilismens drivkrafter

Bilismen, eller "massbilismen" som författarna till *Bilismens genombrottsår i Sverige* väljer att kalla resultatet, fick sitt genombrott i Sverige under 1950-talet (Andréasson, et al, 1997, s. 12, 24). I *Bilkultur i Malmö* talas det om perioden 1950-1970 som "bilismens guldår" (Ingmarsson, 2004, s. 15).

#### 2.2.1 Opinion för bilism

Den samhällsomdanande process som resulterade i bilismens genombrott drevs av intresseorganisationer i enad front: 1953 etablerades ett nätverk mellan KAK, M

(Motormännens Riksförbund) och MHF (Motorförarnas Helnykterhetsförbund) som – olika intressen i sakfrågor till trots – samarbetade i den övergripande frågan att skapa bästa möjliga förutsättningar för bilismens utveckling (Andréasson, et al, 1997, s. 27-39, 128).

Till dessa sällade sig även Svenska Vägföreningen, en organisation som hade bildats 1914 för användare av vägtjänster. Svenska Vägföreningen hade starka kommersiella krafter bakom sig, vilka till stor del finansierade verksamheten. Bland dessa kan nämnas oljebolagen, vars intresse var att sälja bensin, bilindustrin bestående av tillverkare, importörer och återförsäljare som förstas ville sälja bilar, bilverkstäderna, samt anläggningsentreprenörer som ville bygga vägar (Andréasson, et al, 1997, s. 29, 120).

Yrkesbilismens företrädare, som representerade lastbils- buss- och droskbilsägarna, var också knutna till nätverket, och de bidrog i sin tur med egna nätverk i vilka politiker och ämbetsmän i kommunikationsdepartementet och myndigheter ingick (ibid, s. 30).

KAK, M och MHF utgav sig för att vara politiskt neutrala, men Andréasson, et al (1997, s. 109ff) påpekar att det inom organisationerna fanns såväl riksdagsmän som landshövdingar på höga positioner, och att dessa inte sällan användes som budbärare av motioner i riksdagen.

Med enad front vann nätverket större slagkraft och trovärdighet. Andréasson, et al (1997, s. 37) ger exempel på hur remissyttrandet över 1951 års bilskatteutredning skrevs under av tolv organisationer, och Lundin (2008, s. 23) menar att hela den samlade billobbyn uppgick till ett femtiotal grupper.

1958 organiserade sig nätverket ytterligare genom att bilda Motorismens centralråd. Nästföljande år bildade KAK, M och MHF tillsammans Motororganisationernas Samarbetsdelegation, vilket förstärkte deras roll inom nätverket (Andréasson, et al, 1997, s. 38f, 114).

Även om ekonomiska intressen styrde ansåg sig nätverket arbeta för samhällets bästa. Rörlighet vidgade vyerna, stärkte släktbanden och skänkte individen frihetskänsla, menade man. Vidare kunde bilen erbjuda arbetstagare bättre möjligheter att pendla mellan bostadsort och arbetsplats. Bilen ansågs inte längre bara vara ett nöjesredskap, utan pekades nu ut som ett samhällsnyttigt instrument (Andréasson, et al, 1997, s. 32; Ingmarsson, 2004, s. 15).

Andréasson, et al (1997, s. 12f, 25, 129ff) ser främst två faktorer som banade väg för nätverkets framgång: Den ena är den starka ekonomiska tillväxt som rådde under tiden för bilismens genombrott. Eftersom Sverige under andra världskriget förhållit sig neutralt gick man efter krigets slut, i motsats till t ex Norge och Danmark, snabbt in i en högkonjunktur. "[D]et talades allmänt om rekordåren" skriver Andréasson, et al (1997, s. 129)<sup>1</sup>. Det ekonomiskt fördelaktiga läget underlättade givetvis för expansiva krafter såsom bilismen. Den andra faktorn som Andréasson, et al (1997) framhåller är det faktum att praktiskt taget hela folket anammat den "amerikanska drömmen" om tillgång till egen bil. Det växande antalet bilregistreringar ledde snabbt till att bilismen blev en angelägenhet för var och en, oavsett samhällsklass. Om detta vittnar även Lundin (2008, s. 21), som påpekar att den enskildes beslut att införskaffa och använda sig av bil var en mycket viktig drivkraft för de framgångar bilen rönt.

---

<sup>1</sup> Se även Lundin (2004, s. 28).

En annan faktor som är värd att framhålla är att Sverige tidigt fick en egen bilindustri som ingen, av ekonomiska skäl, ville motarbeta (Andréasson, et al, 1997, s. 25).

Den situation som har beskrivits ovan medförde att politikerna, oavsett uppfattning, mer eller mindre tvingades att gilla läget. De saknade dessutom ofta den samlade kompetens och de sakkunskaper som nätverket skaffade sig. Således omfamnade liberalisterna bilismen som ett fenomen som gav människan frihet och rörlighet, medan socialisterna, som tidigare haft ett avvaktande förhållningssätt, gav efter under 50-talet och började hävda att den ökade användningen av bilen medförde demokratisering. Vidare ställde socialisterna upp som politiskt mål att varje arbetarfamilj skulle ha råd med en egen bil (Andréasson, et al, 1997, s. 128; Lundin, 2008, s. 24f).

### **2.2.2 Bilfrågans avpolitisering**

Bilismen betraktades på 50-talet i Sverige som en ostopppbar, "framstormande naturkraft". Samtidigt var tron på vetenskapen mycket hög. Tekniska och vetenskapliga framsteg ansågs stå för en utveckling som gav ökad välfärd till samhället. Då det bara ansågs finnas *en* utvecklingsriktning för bilismen behövde alternativa vägar aldrig beaktas. Detta fick konsekvensen att bilismen inte betraktades som en politisk fråga, utan istället som en fråga för experter med teknisk sakkunskap. En följd av detta blev att arkitektoniska och kulturhistoriska värden, som inte lika enkelt gick att kvantifiera, fortsättningsvis fick stå tillbaka för frågor som rörde trafikutrymmet (Lundin, 2008, s. 21, 27f, 76, 263, 271).

### **2.3 Bilismens genombrott**

Under 50-talet uppnådde Sverige en biltäthet som var den högsta i hela Europa (ibid). Sverige hade med andra ord blivit landet "där det föds fler bilar än barn" ("Stadsbyggnadsvecka V", 1955, s. 50, i Lundin, 2008, s. 75). Bilismen i Sverige under första hälften av 1900-talet utvecklades ohämmat, hävdar Lundin (2008, s. 21). Detta ledde till att det var svårt att förutsäga bilismens förändringstakt. Som exempel kan nämnas Stockholm stads prognos 1948 om att antalet bilar 1965 skulle uppgå till 100 per 1000 invånare, en uppskattning som överskreds redan 1955 (ibid). Föreställningen om att bilismen skulle fortsätta växa, med planeringen för den biltäta staden som konsekvens, påskyndade tillväxtförloppet, menar Lundin (2008, s. 272). Antagandet blev så att säga en självuppfyllande profetia (ibid).

Samhället var emellertid inte förberett på den explosionsartade ökning av bilar som skedde under 50-talet, och som fortsatte under 60-talet, konstaterar Andréasson, et al (1997, s. 17, 36). Vagnätet i Sverige var dåligt beskaffat, och som en följd av att bilismen växte i en högre takt än vägarna byggdes ut, uppstod problem med framför allt framkomlighet och säkerhet (ibid, s. 12, 44).

Samtidigt som antalet personbilar i Sverige under 1950-talets första hälft steg från 194 000 till 536 000 nästan fördubblades antalet döda i trafiken under perioden 1950-53. Den hastigt uppkomna situationen fick myndigheter och regeringsmakt att stå handfallna, och skapade möjligheter för nya aktörer att kliva fram: väg- och planeringstekniska experter, som till exempel ingenjören Stig Nordqvist (Lundin, 2008, s. 17, 22).

Nordqvists lösning på problemen var att bygga ett "bilsamhälle", det vill säga ett samhälle fullständigt anpassat efter bilen (ibid, 17f). Lundin (2008) tar i sin avhandling fasta på två stora trafikproblem vars lösning, anser Lundin, var direkt avgörande för det så kallade bilsamhällets (eller bilstadens) uppkomst: dels de redan nämnda trafikolyckorna, dels den trängsel som uppstod på grund av bilismens snabba tillväxt. Det är om detta de närmast följande avsnitten i detta kapitel kommer att handla.

### 2.3.1 Trängselproblemet

Trots att bilen förknippas med rörelse står den still under 96 % av sin livstid (Lundin, 2008, s. 48). Vikten av att det finns parkeringar är således uppenbar.

I slutet av 40-talet var bilarna fortfarande begränsade till stadens gator och torg, men i takt med att de blev allt fler medförde kantstensparkeringarna att trängsel uppstod, och att krav på att lösa parkeringsfrågan ställdes. Andréasson, et al (1997, s. 98) skriver att frågan aktualiserades under senare delen av 50-talet.

Det nätverk som tidigare beskrivits, och som bl a bestod av KAK, M och MHF, fick stort utrymme i parkeringsfrågan, men hade denna gång ingen avgörande roll, hävdar Lundin (2008, s. 79). Istället var det de väg- och planeringstekniska experterna som styrde frågan (ibid).

I en artikel i tidskriften *Industria* (1955:3, s 31f, i Lundin, 2008, s. 17) skrev tidigare nämnde Nordqvist att trängselproblemet resulterade i ökade drivmedelskostnader, fordonsslitage och tidsförluster. Sistnämnda var ett särskilt tungt argument, eftersom fart kopplades samman med frihet, och var en mycket viktig beståndsdel i bilens identitet (se t ex Lundin, 2008, s. 156).

Det var egentligen främst Stockholm, Göteborg och Malmö som hade stora problem med trängseln (Lundin, 2008, s. 65), men experterna underströk vikten av att planera för framtiden och den växande biltäthet som förväntades (ibid).

Införandet av p-avgifter på gatumark, för att förhindra långtidsparkering och på så vis ordna trafiken, var inte en tillräcklig åtgärd. Trängseln fortsatte (Andréasson, et al, 1997, s. 99).

Eftersom parkeringarna längs gatan skapade stor trängsel i staden, ansåg trafikplanerarna att kvartersmark behövde tas i anspråk för att möjliggöra nödvändiga gatubreddningar och ge plats åt fler parkeringsplatser. Genom att förlägga parkeringsplatserna till kvartersmark skulle vägar och gator kunna upplåtas enbart för den rörliga trafiken (Lundin, 2008, s. 49, 65f).

Ett viktigt steg på vägen mot en sådan lösning var genomdrivandet av den så kallade saneringsfrågan, vilken kräver en tillbakablick i historien för att låta sig förklaras: Senare hälften av 1800-talet var en expansiv tid för industrialiseringen i Sverige, och man förlade industrierna till städerna. Detta satte igång en stor inflyttning från landet till städerna, med trångboddhet och dåliga hygieniska förhållanden som följd (Lundin, 2008, s. 50ff). På 1940-talet blev frågan om de sanitära förhållandena akut, och i Bostadssociala utredningens betänkande *Saneringen av stadssamhällets bebyggelse* (SOU 1947:26, s. 11, i Lundin, 2008, s. 56) ställde man krav på "en funktionell bebyggelse utformad i överensstämmelse med en modern tids sociala fordringar och en modern tids tekniska standard." Den äldre bebyggelsen hade vid denna tid "byggnadstekniska brister" i form av t ex avsaknad av vatten och avlopp, samt "stadsplanetekniska brister", vilket innefattade bl a olämplig blandning av bostäder med industrier, samt avsaknad av sol, ljus, parker och

gemensamhetsanläggningar. Detta blev ett starkt argument för sanering i form av rivningar och byggande av ett nytt, modernt samhälle, framhåller Lundin (2008, s. 56). Den slutna stenstaden dömdes ut och gav utrymme för ett funktionalistiskt synsätt, med anpassningen till den växande bilismen som ett mycket viktigt tillägg. Stadsplanetekniska standardkrav togs fram för sol- och dagsbelysning, tillgång till frisk luft, bullerfrihet, lekplatser, allmän rymlighet i staden, och inte minst utrymme för trafiken. Just trafikutrymmet betonades vara särskilt väsentligt för stadsplanens utformning (Lundin, 2008, s. 56, 64, 170).

I takt med att bostadsförhållandena förbättrades under 50-talet övergick saneringsfrågan till att bli en fråga förbehållen bilismen (ibid, s. 71ff).

Genom Lex Norrmalm, tillägg till byggnadslagsstiftningen 1947, hade kommunerna fått möjlighet att exproprierar hela stadsdelar med hänvisning till kravet på en ändamålsenlig bebyggelse (ibid, s. 69). Bilplatsbehovet var inte bara en väg- och gatufråga utan en stadsbyggnadsfråga, konstaterar Lundin (2008, s. 80).

För att kunna realisera de förändringar som föreslagits behövde man mått och riktlinjer (ibid, s. 73). Parkeringsnormer räknades fram och presenterades 1956, därefter i ny version 1960 (ibid, s. 93, 112). Gemensamt för de riktlinjer som togs fram var att de saknade vetenskaplig grund, anser Lundin (2008, s. 89f, 103ff, 277), samt att de var provisoriska och dåligt underbyggda. Statistiken de grundade sig på var amerikanska mått – bilismens utveckling uppfattades som autonom – men kom ändå att bli normerande då brådskan att lösa trängselproblemet fungerade som ett sätt att legitimera snabba ställningstaganden (ibid, s. 87ff, 105, 277). Resultatet blev starkt överdimensionerade normer för bilplatsutrymmen (ibid, 101ff).

I september 1968 utkom publikationen *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov*, vilken skärpte kraven på bilplatsutrymmen ytterligare (ibid, s. 134, 147). Även denna grundade sig i hög grad på godtyckliga gissningar, hävdar Lundin (2008, s. 122ff). Som tidigare nämnt förordade de väg- och planeringstekniska experterna en långsiktig planering av bilplatsbehoven. Detta förklarar varför antalet parkeringar i *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* dimensionerades efter ett behov som förväntades föreligga 20 år fram i tiden (ibid, s. 136).

Kulturgeograf Sven Godlund menade att biltätheten var mättad först när alla som kunde och fick köra bil ägde en bil (ibid, s. 126), något som förutom att ge en bild av hur många bilar man planerade för också vittnar om de värderingar som styrde bilsamhällets utveckling.

I anvisningarna i *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* sades ingenting om hur eller var p-platserna skulle ordnas, bara när och i vilken mängd. Den övergripande frågan om ställdes överhuvudtaget inte (ibid, s. 137).

Genom införandet av kategoriska parkeringsnormer, som inte tog hänsyn till platsens omständigheter, tvingades fastighetsägare att upplåta mark för bilparkeringar på innergårdar och i källarutrymmen, och byggherrar tvingades bygga parkeringsplatser i en sådan omfattning att det var omöjligt att hyra ut dem (ibid s. 97ff, 105f, 110f, 273). Från att ha varit begränsad till företrädesvis gator och torg tog bilarna plats på lekplatser, innergårdar, källarutrymmen, våningsplan – ja, hela kvarter (ibid, 48f).

### 2.3.2 Trafiksäkerhetsproblemet

1946-53 fördubblades antalet trafikolyckor från 15 866 till 32 706, och antalet dödade ökade från 461 till 923. Detta kan ställas mot 440 omkomna år 2005, då Sverige har nästan fem gånger fler personbilar i trafik (Lundin, 2008, s. 151). "Trafiken upphöjdes under 1950-talet till en ny folksjukdom", konstaterar Lundin (2008, s. 151).

Orsaken till olyckorna ansågs under 1950-talet ligga hos individen: Hela 90 % ansågs vara orsakade av den mänskliga faktorn (Lundin, 2008, s. 167). Detta medförde att stärkt polisövervakning, skärpta lagar och ökade krav på förarna ställdes. Vidare betonades vikten av införande av trafikregler och trafikupplysning. Också bilarnas säkerhetsbrister började uppmärksammas i början av 50-talet: belysning, bromssystem och styrinrättningar hade allvarliga brister; säkerhetsbälte var ännu inte standard, utan infördes i svensktillverkade bilar först från 1958. Lagen om bilbältesanvändning dröjde dock till 1975, och kom då att gälla endast i framsätet (Lundin, 2008, s. 152-160).

Andréasson, et al (1997, s. 93f) noterar att lagen om bilbältestvång i framsätet resulterade i att antalet trafikskadade som fick läggas in på sjukhus genast sjönk med 29 % och att de samhällsekonomiska vinsterna beräknades uppgå till 140 miljoner kr. Att bilbältestvång i baksätet trots detta infördes först 1986 (ibid, s. 94) kan vittna om bilismens snabba och förbehållslösa framryckning, och hur samhällsplaneringen hela tiden låg steget efter.

Från andra halvan av 50-talet kom diskussionen också att handla om planeringens betydelse för trafikolyckorna – ett synsätt som vann mark först under 60-talets senare hälft (Lundin, 2008, s. 166ff, 228). I detta avseende uppmärksammades särskilt barnolyckorna: Förespråkare för den individual-psykologiska förklaringsmodellen menade att barn betedde sig irrationellt och att barnolyckorna därmed var oundvikliga. Den planeringstekniska modellen ansåg däremot att man enkelt kunde lösa problemen genom att skilja barn och bilar åt (ibid, s. 168, 210f). Genom planering skulle den mänskliga faktorns betydelse reduceras (ibid, s. 193).

Arkitekten Gunnar Lindman, som haft en nyckelroll i framtagandet av normer för bilplatsbehov (ibid, s 64), hävdade att viktiga åtgärder för ökad trafiksäkerhet var att lösa lekplatsfrågan, och att se till att entréer till byggnader inte vändes ut mot genomfartsleder (ibid, s. 167f). Omgivningen utmålades som problemet, inte bilen, och därför var det människan som skulle flytta på sig för att ge bilisterna plats, istället för viceversa (ibid, s. 168).

Sedan 1936 hade fri hastighet införts på samtliga Sveriges vägar (ibid, s. 160). Att förbättra trafiksäkerheten genom att begränsa hastigheten på vägarna sågs dock aldrig som ett alternativ eftersom snabbhet länkades samman med frihet. En av regeringen tillsatt trafiksäkerhetskommitté skriver 1945 att motortrafiken "till sin natur [är] snabb och snabbheten utgör en av grundvalarna för dess existensberättigande" (SOU 1948:20, s. 25, i Lundin, 2008, s. 156). Den tidigare nämnde Gunnar Lindman ansåg vidare att en begränsning av bilismens utrymme skulle innebära fördyrad varudistribution, förlängda restider och ökade trafikolyckor (Lundin, 2008, s. 65); arkitekten Sune Lindström, som av Lundin pekas ut som tongivande för den svenska planeringsdiskursen, menade att bilen ökar produktiviteten i samhället och medverkar till höjd levnadsstandard, (ibid, s. 60, 168, 253); Stig Nordqvist, slutligen, hävdade att ett snabbare, säkrare och bekvämare kommunikationssystem skulle bidra till ökad välfärd (ibid, s. 283). Åsikten att trafiksäkerhetsarbetet skulle ägnas åt förebyggande, väg- och fordonsfrämjande

åtgärder, och inte reglerande hastighetsbegränsande dito, var närmast total (se vidare Lundin, 2008, s. 193f, 225, 237).

När forskargruppen Scaft, under ledning av Sune Lindström, bildades 1961 vid Institutionen för stadsbyggnad vid Chalmers blev både ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet således ett mål. Det faktum att Scaftgruppen bedrev forskning kring trafikmiljöns betydelse för trafiksäkerheten betydde också att den planeringstekniska förklaringsmodellen på allvar etablerades (ibid, s. 169, 197ff, 210, 230).

Lösningen som Scaftgruppen, efter sju års forskning, presenterade i skriften *Scaft 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet* stavades trafikdifferentiering. Med hänvisning till att olika trafikslag drevs av olika logiker ansåg man det vara nödvändigt att skilja dem åt: Medan fotgängaren beskrevs som irrationell fick bilen stå för det rationella, varpå de gående pekades ut som problemet. Bilen betraktades följaktligen som norm (Lundin, 2008, s. 169, 272).

Scaftgruppens förslag innebar att gång- och biltrafik under inga omständigheter fick blandas. Trottoarer skulle över huvud inte byggas. Motor-, cykel- och gångtrafik skulle åtskiljas genom separata leder; korsningar mellan fordon med olika hastighet skulle vara planskilda; motortrafik skulle åtskiljas från bostadsbebyggelse, varpå husen grupperades in i bilfria områden. Ett hierarkiskt gatusystem med huvudleder, matarleder och lokalgator förordades, vilket gjorde att förslaget fungerade som trafikledsstandard i lika hög grad som trafiksäkerhetsstandard (Lundin, 2008, s. 220f, 230ff, 255).

*Scaft 1968* avsåg inte bara nyanläggning, utan i lika hög grad den nuvarande gatuutformningen skulle anpassas till detta (ibid, s. 232). Gång- och cykelbanor liksom gator och vägar skulle utformas i detalj på samma sätt i hela landet, och bebyggelsen anpassas därefter (ibid, s. 274).

Influenserna till *Scaft 1968* hämtades från USA, som utvecklat massbilism redan på 1920-talet. Innan bilens uppkomst hade de amerikanska städernas gatusystem varit utformade enligt rutnätsmönster. I bilstaden leddes trafiken däremot runt bebyggelsen, istället för att gå genom den (Lundin, 2008, s. 170ff).

Idén om differentiering var emellertid inte helt ny i Europa: Sedan 1800-talets senare hälft hade olika trafikslag börjat skiljas åt i gatuplan, och trottoarer samt gångvägar i esplanadernas mittstråk hade i sinom tid anlagts (Lundin, 2008, s. 170). Nobelvägen, som nästa kapitel kommer att fördjupa sig i, är ett fullgott exempel på detta. Lundin (2008, s. 170) påpekar att de fall av differentiering som föregick *Scaft 1968* dock aldrig motiverades av trafiksäkerhetsskäl utan enbart av framkomlighetsskäl. Det bör också tilläggas att de förändringar som Scaftgruppen föreslog innebar genomgripande förändringar av samhället, till skillnad från de tidigare, relativt små ingreppen.

*Scaft 1968* togs fram utan hänsyn till att andra faktorer än trafiksäkerheten borde tillgodoses i samhällsplaneringen, påpekar Lundin (2008, s. 208f). Liksom i fallet med *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* var avvägningarna baserade på rimlighetsbedömningar, och mått och siffror endast temporära (ibid). Fastän att Scaftgruppen hävdade att trafiksäkerhetsåtgärder måste vara samhällsekonomiskt lönsamma saknades ekonomiska bedömningar i deras förslag (Lundin, 2008, s. 235).

Trots detta kom *Scaft 1968* att i praktiken utgöra centrala normer, till skillnad från riktlinjer, för stadsbyggandet. Normerna följdes mer eller mindre bokstavligt i den följande stadsplaneringen och tillämpades bl a vid sjösättningen av miljonprogrammet (Lundin, 2008, s. 235, 249ff, 260ff). 1947 års

byggnadslagstiftning, som tidigare har nämnts i samband med trängselfrågan, var även i föreliggande fall ett kraftfullt instrument som gav möjligheter att förverkliga de nya stadsplaneidéerna (Lundin, 2008, s. 175).

### 2.3.3 Bilsamhället – följder och kritik

Medan reglerna för samhällsplanering och byggande var mycket allmänt hållna, reglerades biluppställningsplatser och utformning av trafikleder i detalj genom de av Vägverket och Planverket publicerade regelsamlingarna *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* och *Scaft 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Lundin (2008, se t ex s. 33, 116f, 249-62) upplåter större delen av sin avhandling till att visa på hur betydelsefulla dessa var i stadsbyggandet.

Det bör påpekas att den samhällsomdanande processen vid tidpunkten för de ovan nämnda publikationernas utgivning emellertid redan var påbörjad. Vård att nämna är betänkandet *Vägplan för Sverige* som 1959 antogs av riksdagen, och som enligt Lundin (2008, s. 23) beskrivs som starten på ett tjugo år långt upprustningsprogram för att anpassa samhället till de krav som bilen ställde.

Vad blev då konsekvenserna av de nya planeringsnormerna, och hur mottogs de? *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* och *Scaft 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet* gavs ut under en tid då bilismens negativa konsekvenser börjat visa sig. Som en konsekvens av trängsel och trafikolyckor förändrades stadsbilden dramatiskt i och med att delar av de gamla stadskärnorna revs, varpå kulturhistoriskt värdefulla miljöer försvann – enbart under 60-talet revs nästan 50 % av all äldre stadsbebyggelse i Sverige, skriver Lundin (2008, s. 268, 279). Omkring 65 % av Sveriges alla nuvarande bostäder byggdes under efterkrigstiden (ibid, s. 31). Enbart miljonprogrammet fick till följd att 900 000 bostadslägenheter byggdes under åren 1965-74 (ibid). Betongförorter med överdimensionerade garage och parkeringar, omgivna av trafikleder blev nu många vardag. Bilstaden var inte längre en utopi (ibid, s. 268, 279).

Kritiken mot bilismen, som före 60-talet hade varit ganska lågmäld och spridd, hade av experterna avfärdats som framstegsfientlig, antimodern och reaktionär (Ingmarsson, 2004, s. 17; Lundin, 2008, 281).

1960-talet var den tid då protester samlades och bildade opinion, som t ex Vietnamrörelsen, kvinnorörelsen, och diverse miljörörelser. Dessa betonade bristerna i det moderna samhället och stod bl a för antikommersialism och solidaritet mot tredje världen. Konsekvenserna av urbaniseringen uppmärksammades, och rivningen av Klarakvarteren i Stockholm på 50-talet gick inte obemärkt förbi. I takt med att Vietnamkriget trappades upp tilltog kritiken. 1968 var året då studentprotester svepte fram över världen, majrevolten i Frankrike ägde rum, och kårhusockupationen i Stockholm inträffade. Byalagsrörelser verkade aktivt för att stoppa trafikledsbyggen genom aktioner. Flygblad och demonstrationer blev metoder att sprida sina åsikter på (Lundin, 2008, s. 138f, 242).

I en artikel i Dagens Nyheter 1968, angående publiceringen av de nya parkeringsriktlinjerna, ifrågasattes varför behovstal bara angavs för bilplatser och inte för daghemsplatser, och varför det inte fanns riktlinjer för gångavstånd till skolor eller tunnebanestationer. "Det är bara för bilen det finns en garanterad standard", anser skribenten, "denna prioriterade bilstandard bestämmer i sin tur standarden på resten av stadsbygden: det är p-platserna som konkurrerar om marken med parker



och lekplatser, det är p-platserna som splittrar stadsdelarna och gör gångavstånden till butiker och kollektiva kommunikationer allt längre." ("Bilplatsbehovet", 23/10 1968, i Lundin, 2008, s. 140f).

Att kritiken mot trafikolyckorna var stor under slutet av 60-talet (Ingmarsson, 2004, s. 17) kan till viss del förklara varför *Scaft 1968* mottogs positivt, medan *Riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till bilplatsbehov* kritiserades starkt: Medan den förra handlade om att minska antalet döda och skadade i trafiken, varför medlen kunde sägas helga målet, var den senare ett utrymmesproblem som handlade om att ge plats för parkeringar, med omfattande ingrepp i städernas centrum som följd. Konsekvenserna av *Scaft 1968* för stadsbyggandet uppmärksammades inte, konstaterar Lundin (2008, s. 242ff).

Ett annat skäl till att *Scaft 1968* nådde framgång kan ha sin förklaring i att den föregicks av högertrafikomläggningen i Sverige 1967, vilken kom att debatteras som en trafiksäkerhetsfråga. Vidare hade Statens trafiksäkerhetsverk inrättats i början av 1968. Denna uppmärksamhet på trafiksäkerhet gav legitimitet åt fortsatta åtgärder, och således var trafiksäkerhetsfrågan redan långt framskjuten i debatten när *Scaft 1968* publicerades, menar Lundin (2008, s. 245ff).

Lundin (2008, s. 252) menar också att högertrafikomläggningen, under förevändning att trafiksäkerheten inte fick äventyras, användes till att legitimera en standardhöjning av vägar och gator, vilka byggdes om och anpassades för att ge ytterligare plats åt bilen. I t ex Stockholm genomfördes en helt ny trafikplan med följder som att antalet tillgängliga parkeringsplatser ökade, och att spårvägstrafiken lades ned (ibid).

De nya planeringsnormerna medverkade till att förstärka denna utveckling: Gångavstånden till hållplatser ökade, och de få insatser för kollektivtrafik som förordades fick ingen eller liten uppmärksamhet. Trafikplanering hade blivit liktydigt med planering för bilar (Lundin, 2008, s. 255ff).

Trots de stora insatser som gjordes tvingades de väg- och trafikplaneringstekniska experterna inse att trängselproblemen inte var möjliga att bygga bort med parkeringshus och trafikleder, summerar Lundin (2008, s. 257), och i samma veva började bilismens påverkan på miljön i form av bullerstörningar och luftföroreningar uppmärksammas (ibid).

Lundin (2008, s. 281) menar att den rörelse som kritiserade bilismen under 60-talet aldrig var brett, folkligt förankrad. Samtidigt hade bilen redan vid decenniets slut blivit en del av den moderna människans identitet, och bristen på självklara alternativ gjorde det svårt att välja bort bilen. "Även om bilismen av många uppfattades som problematisk, så framstod bilens många egenskaper som alltför attraktiva. Och så är det än idag", skriver Lundin (ibid).

## **2.4 Bilismen efter genombrottet**

### **2.4.1 70- och 80-talet**

1970-talet innebar för bilismen oljekriser och makroekonomiska svårigheter, vilka tillfälligt bromsade bilförsäljningen (Andréasson, et al, 1997, s. 130; Ingmarsson, 2004, s. 17f). Samtidigt började marknaden för bilar bli mättad (Andréasson, et al, 1997, s. 17). Mycket av det som legat till grund för det nätverk som bildats av bilorganisationerna hade nu förverkligats, och nätverket hade därmed spelat ut sin roll (Andréasson, et al, 1997, s. 130).

1980-talet var det årtionde då bilen som miljöproblem uppmärksammades på allvar. Skogsdöden längs vägarna blev föremål för tidningsrubriker, och motorvägsbyggen skrinlades (Ingmarsson, 2004, s. 18). Även om koloxidhalten i bilavgaser och bensinens blyhalt hade begränsats under 70-talet dröjde det ända till 1987 innan katalytisk avgasrening och blyfri bensin infördes på svenska bilar (Andréasson, et al, 1997, s. 97). Ingmarsson (2004, s. 18) poängterar att dessa insatser möjliggjorde en fortsatt utbyggnad av bilsamhället, vilket också blev fallet då Sverige under slutet av 80-talet gick in i en högkonjunktur.

#### 2.4.2 90-talet fram till idag

1995 sker mer än 90 % av allt resande i Sverige på vägar (Ingmarsson, 2004, s. 13). Andréasson, et al (1997, s. 130) skriver att bilismen nu är fullt integrerad i samhället: Myndigheter, försäkringsbolag et cetera utför den tekniska kontrollen av fordonen; dagstidningarna har det innehåll som motormagasinen hade; utlandsresor med bil är inte längre någonting äventyrligt som kräver motororganisationernas medverkan.

Ingmarsson (2004, s. 19) menar att 1990-talet kännetecknas av höjda bensinpriser och ökad satsning på säkerhet: Krockkuddar och låsningsfria bromsar utvecklades, och kraven på renare och bränslesnålare bilar ledde fram till satsningar på teknikutveckling av motorn.

In på 2000-talet fortsätter arbetet med att göra bilen bättre ur miljösynpunkt. En fråga som ofta debatteras är alternativa bränslen. Under senare år har bilar som drivs på el respektive biogas tagits fram, men det har visat sig att det finns stora nackdelar även med dessa (se t ex Baltscheffsky, 2008, [online]; Jarevik, 2009; Swärd, 2009).

1945 fanns i Sverige omkring 50 000 registrerade personbilar; 2008 var motsvarande siffra ca 4,4 miljoner. Cirka 80 % av persontransporterna gjordes med personbil, och 10 % med buss (*Nationalencyklopedin*, 2010b [online]). Även om ökningen bromsats upp sedan 70-talets mitt fortsätter antalet bilar att långsamt växa (Andréasson, et al, 1997, s. 24; Svensson, 2010).

Trots att bilarna blir fler har olyckstalen stadigt minskat sedan 60-talets slut (Andréasson, et al, 1997, s. 72; Lundin, 2008, s. 151). Andréasson, et al (1997, s. 12) konstaterar att bilismen idag rör sig i en bättre och säkrare miljö. Det går att urskilja flera orsaker till detta: stadsplaneringen i enlighet med *Scaft 1968* är en av dessa; andra viktiga faktorer som bör framhållas är införandet av hastighetsbegränsningar i samband med övergången till högertrafik 1967; trafikundervisningen i skolan; fordonsförbättrande åtgärder; och lagen om tvång på bilbälte i framsätet (Andréasson, et al, 1997, s. 71; Ingmarsson, 2004, s. 17; Lundin, 2008, s. 261f).

För att nå riksdagens uppställda mål om nolltolerans som beslutades 1997 har vi emellertid en bit kvar: 2005 omkom i Sverige trots allt 440 människor i trafiken, 3 915 skadades svårt och ytterligare 22 544 skadades lindrigt (Lundin, 2008, s. 151, 153).

Andréasson, et al (1997, s. 12) menar att det "saknas verk samma metoder för att hos människan utveckla attityder till säkrare beteenden" i trafiken. Lösningen man föreslår är säkrare trafikmiljöer som inte ställer större krav på människan än vad hon kan hantera (ibid). Hur detta skall gå till utvecklas inte. Det är emellertid inte svårt att koppla ihop uttalandet med de resonemang som föregick *Scaft 1968*.

## 2.5 Gaturummets förändring

Ända sedan de första stadsliknande strukturerna för 5 000 år sedan och fram till andra världskriget hade en sammanhängande bebyggelse, orienterad mot gatan eller det offentliga rummet, varit principer som gällde, skriver Knut A. Selberg (2002, s. 50) i *Gaten som by- og stedsformer: om utformning av gater og vejer*. I den modernistiska staden blev vägnätet medlet för att uppnå ett funktionsuppdelat, rumsligt upplöst, transportbaserat och bilanpassat samhälle (Selberg, 2002, s. 57).

Den fysiska förändring av gaturummet som bilismen kan sägas ha gjort sig skyldig till sammanfattas förmodligen bäst med ordet trafikdifferentiering. När ett hierarkiskt gatusystem med huvudleder, matarleder och lokalgator blev norm för stadsplaneringen, passade inte längre en struktur med gator anlagda kors och tvärs i ett slags rutnät. Som påpekat i tidigare avsnitt byggdes infrastrukturen ut efter amerikanska principer, varpå delar av trafiken leddes runt bebyggelsen.

Samtidigt anpassades stadens gaturum för att svara mot den ökande bilismens behov, med breddningar, uträtningar och ombyggnationer som följd. Standardiserade normer in i detalj medförde en likriktad utformning. Cyklister och fotgängare liksom trottoarer och träd<sup>2</sup> fick ge plats för parkeringsplatser och en ökande ström av bilar. Även kollektivtrafiken decimerades, och spårvägstrafiken lades i många städer ned.

För fotgängare och cyklister skapades separata vägar som förlades till andra platser än de ursprungliga gaturummen. Där dessas väg korsade biltrafiken utgjorde planskilda möten den ideala lösningen. Gång- och cykeltunnlar byggdes. Gaturummen förvandlades således från att ha hyst ett offentligt liv och en mångfald av trafikanter, till att bli monotona transportsträckor primärt avsedda för bilar. Detta motiverades, som tidigare konstaterat, av en minskning av antalet olyckor i trafiken.

Gaturummens avfolkning ledde till att avstånden till butiker och kollektiva kommunikationer blev längre för fotgängare och cyklister. För att underlätta shopping introducerades gågatorna, förklarar Jan Gehl (2007, s. 3ff) och nämner Ströget i Köpenhamn, som stängdes av för trafik 1962. Ett svenskt exempel är Sergelsgatan i Stockholm som blev gågata redan på 50-talet (Lundin, 2008, s. 267). I Malmö fick man vänta till 1978 innan Södergatan, Skomakargatan samt delar av Stortorget och Lilla Torg blev bilfria (Ingmarsson, 2004, s. 141).

Att bilen samtidigt skulle vara lättillgänglig medförde att även gågatorna omgärdades av trafikleder och parkeringshus. I enlighet med Stockholms stadsplan *City 67* fick ingen punkt i stadens centrum ligga längre än 250 meter från en parkeringsanläggning (Lundin, 2008, s. 267).

Lundin (2008, s. 130f, 243, 266) pekar på ett samband mellan handelns intressen och kravet på fler parkeringsplatser, vilket kan illustreras med att varuhus och stormarknader sexdubblades i antal under 50-talet. I början planerades de in i stadskärnorna, med rivningar av den äldre bebyggelsen och protester som följd, varför de från 60-talets mitt allt oftare kom att placeras i de växande städernas utkanter, där de tilläts breda ut sig. Tätt sammanlänkade system av parkeringar, trafikleder och köpcentra bildades (ibid).

I överensstämmelse med funktionalistiska ideal splittrades staden upp. Genom att upplåta kvartersmark för att möta behovet av bredare gator, bensinstationer, och fler parkeringsplatser, revs delar av de gamla stadskärnorna, varpå stora hål skapades i det tidigare kontinuerliga gaturummet. Ny bostadsbebyggelse förlades "i park", som

---

<sup>2</sup> Ett exempel på hur alléträd tvingades ge vika för bilismen ges i kapitel 3.2.2.

t ex i fallet med sjösättningen av miljonprogrammet, vilket ytterligare bidrog till skapandet av okontinuerliga och otydliga gaturum.

Att bilen medgav längre förflyttning på kortare tid var en förutsättning för att staden skulle kunna glesas ut. Erland Ullstad (2008, s. 37f) påpekar i *Hållbar stadsutveckling* att bilen är anledningen till att landsbygd och småorter idag är levande, eftersom bilen bidrar till en gles och utspridd stad.

Genom att glesa ut staden sprids befolkningen ut varpå gatorna blir ödsliga och otrygga, påpekar Jane Jacobs (2004, s. 53ff) i *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Detta, anser jag, får betraktas gälla även för vad som skedde i Sverige under bilismens genombrott.

Hur har dessa förändringar påverkat upplevelsen av gaturummet? Detta skall jag, med Nobelvägen i Malmö som exempel, försöka svara på i nästa kapitel.

### 3 Nobelvägen, Malmö

Jag har hittills visat hur väg- och trafikplaneringsexperternas idéer om ett samhälle helt och hållet anpassat efter bilen under 50- och 60-talet resulterade i riktlinjer och normer för stadsplaneringen, och hur realiserandet av dessa kom att få anse- nliga konsekvenser för samhället.

I det här kapitlet går jag ned i skala och utgår från en fallstudie som beskriver utvecklingen för Nobelvägen i Malmö, från esplanad till mer eller mindre renodlad bilgata. Intentionen är att kunna peka ut konkreta faktorer i gaturummet som blivit föremål för förändring. Genom att belysa dessa faktorer- s effekt på fotgängaren blir det också möjligt att säga någonting om de beskrivna förändringarnas betydelse för upplevelsen av gaturummet.

För att Nobelvägens utveckling skall kunna förstås i ett större sammanhang inleds kapitlet med en redogörelse för bilismens utveckling i Malmö.

#### 3.1 Bilismen i Malmö

Bilismens genombrott och därefter fortsatta utveckling i Malmö följer i stora drag den utveckling som beskrivits i föregående kapitel. Bilismens historia i Malmö kommer därför, med utgångspunkt i Niklas Ingmarssons *Bilkultur i Malmö: Hur en bilstad blir till* (2004), att här återges i korthet.

Det har tidigare påpekats att bilen från början var ett stadsfenomen, med koncentration till Stockholm, Göteborg och Malmö. Således skall bilismens framväxt i Malmö betraktas som tidig.

Under 1900-talets två första decennier dominerades Malmös gator av hästar, droskor och cyklar. Sedan 1887 hade staden också spårvagnstrafik, vilken drogs av hästar fram till dess elektrifiering 1907 (Ingmarsson, 2004, s. 23ff). Maskinfabriks AB Scania grundades i Malmö år 1900 och tillverkade personbilar här en tid, innan verksamheten 1913 flyttades till Södertälje (ibid, s. 10).

1914 var bilen än så länge ett nöjesfordon förbehållet överklassmannen. Snarare än om bilar handlade visionerna om framtidens transporter om flygmaskiner och luftskepp, eller möjligtvis järnvägen (ibid, s. 10f).

In på 20-talet hände det fortfarande att man titulerade sig som bilägare i Malmö stads adresskalender, noterar Ingmarsson (2004, s. 12), men bilanvändandet i Malmö växte nu snabbt. I takt med att bilarna ökade fasades hästarna ut, vilket av gemene man betraktades som positivt eftersom man ansåg att bilen inte smutsade ned lika mycket som hästen (Ingmarsson, 2004, s. 23).

1925 hade bilismens utveckling nått så långt att bilen dominerade Malmös trafikmiljö. Behovet av att kunna parkera bilen i anslutning till hemmet blev nu en viktig planeringsfråga och begreppet "garagera" myntades 1927. Där källargarage inte gick att uppföra använde man innergårdarna för biluppställning (ibid, s. 25, 38f).

1938 fick Malmö sitt första trafikljus. Trafiken var nu så omfattande att den måste regleras (ibid, s. 48). Andra världskriget kom emellertid emellan: Liksom i övriga Sverige bromsades bilismen upp under kriget, för att efter 1945 åter ta fart. Bilinnehavet ökade de kommande tio åren från 3 250 bilar till drygt 22 000, något som föranledde en av Sveriges hittills största trafikinventeringar, vilken i sin tur skulle utgöra underlag för Malmös översiktsplan (ibid, s. 46, 48f).

I den rapport som framlades 1947 framgår att Malmö hade likvärdig biltäthet med Stockholm och Göteborg, men betydligt högre cykeltäthet (med lägre nyttjande av kollektivtrafiken som följd), något som ansågs ha sin förklaring i Malmös goda topografiska och klimatiska förhållanden (ibid, s. 50).

Även trafiksäkerheten behandlades i rapporten. 52 % av alla dödsolyckor inträffade vid kollision mellan cykel och annat fordon, medan resterande dödsolyckor inbegrep påkörning av fotgängare. Precis som i tidigare beskrivna fall sågs farten inte som ett problem, istället var slutsatsen att samspelet inte fungerade i trafiken och att gatuutformningen måste förändras (ibid, s. 52f).

1946 tillträdde Gunnar Lindman som stadsplanechef i Malmö. Han beskrivs av Ingmarsson (2004, s. 53) som en "pionjär när det gällde trafikseparering". Lindmans huvudarbete bestod i att ta fram den nya översiktplanen för Malmö, som resulterade i 1956 års Generalplan. Nästan tio år hade gått sedan 1947 års trafikinventering och biltätheten i Malmö hade under denna tid hunnit fyrdubblas, vilket enligt Ingmarsson (2004, s. 53ff) gav upphov till en orolig ton i Generalplanen. Mest angeläget framstod det att minska trafikmängden i centrum, som var alltför trångt. Att riva husbestånden och på så vis kunna bredda gator och ge utrymme för parkeringsplatser ansågs som en alltför kostsam lösning, varför man istället riktade fokus på att försöka leda bort genomfartstrafiken. Den trafikledsplan som blev resultatet propagerade för om- och nybyggnad av mindre centrala gator så att de fick funktionen att antingen ta emot långväga, inströmmande trafik, eller fånga upp inkommande trafik från stadens ytterområden. Det var med hjälp av trafikledsplanen som de snitt som öppnade upp för massbilismen skars genom staden, varpå också riktlinjerna för bilstaden drogs upp, påpekar Ingmarsson (2004, s. 56).

Planer för en yttre och en inre ringväg ställdes nu upp: den yttre för att förbinda riksvägnätet med en eventuell bro över till Köpenhamn, och den inre för att avlasta gatorna i innerstaden. Vägarna skulle vara flerfiliga och därmed öka såväl framkomligheten som farten (Ingmarsson, 2004, s. 56f). "Malmö skulle öppnas upp, gator breddas och vägar byggas", skriver Ingmarsson (2004, s. 58f).

Precis som på övriga håll i Sverige var trängsel och trafiksäkerhet viktiga frågor, vars lösning blev trafikseparering. Differentiering tillämpades i stadsplanen för bl a Almhög, Kroksbäck, Mellanheden och inte minst Rosengård (ibid, s. 96ff, 127ff).

Bara några år efter Generalplanens utgivande ändrades direktiven. Priset för bilstadens förverkligande saknade med ens tak; det ansågs direkt olönsamt att inte satsa på bilen, och även äldre stadsdelar med sina trånga gator skulle nu bilanpassas. Saneringsfrågan hade väckts, med rivningar som följd (ibid, s. 59).

60-talet blev, samtidigt som gator rätades ut och breddades, bensinstationernas och parkeringshusens tid, vilka spred sig över hela Malmö (ibid, s. 100ff, 115f, 121).

På 70-talet slogs flera bensinstationer ihop, varpå de små försvann och de större blev kvar. När nya rön på 80-talet gjorde gällande att bensinångorna från bensintapparna var hälsofarliga började mackarna successivt försvinna från centrum och bostadsområden till stadens utkanter (ibid, s. 144ff).

Genom *Trafikförsörjningsplan Malmö 1984* såddes ett frö till en förändrad hållning till den hittills så bilvänliga staden: En mer nyanserad bild av bilismen efterfrågades; miljöfrågan problematiserades och framför allt den dåliga stadsluften påtalades; vikten av att revidera 1976 års cykelplan framhölls, och man menade att alternativa trafikmedel kunde leda till demokratiserad rörlighet. Planerna bromsades emellertid av den högkonjunktur som Sverige gick in i 1985 (ibid, s. 140ff).





Figur 1. Karta som visar Nobelvägens nuvarande sträckning genom Malmö (© Lantmäteriet Gävle 2010. Medgivande I 2010/0055). Nobelvägen har av uppsatsförfattaren markerats i rött. Från Dalaplan i sydväst till rondellen i nordost är det ca 2,9 km, vilket gör Nobelvägen till en av Malmös längsta gator.

## 3.2 Nobelvägen – från då till nu

### 3.2.1 Esplanaden Nobelvägen

Nobelvägen namngavs 1904 (Bender, 1999, s 175). I Malmö har det länge varit praxis att uppkalla huvudleder efter svenska föregångsmän, varför Nobelvägen troligen fått sitt namn efter Alfred Nobel (ibid). På den stadskarta över Malmö som upprättades av A. Nilsson samma år (se t ex Bender, 1999, s. 152-153) är Nobelvägen utritad som en trädkantad gata som sträcker sig nästan hela vägen från Östervärns station i nordöstra Malmö och fram till Nobelplan vid stadens sydvästra gräns, där Södervärns vattentorn elva år senare kom att uppföras (Agrelin, et al, 2007, s. 152). Bara något stenkast därifrån ligger Södervärns station, där järnvägslinjerna från Ystad och Trelleborg sammanstrålar.

1911 förlängdes Nobelvägen några hundra meter, när Banaholmsgatan – som tidigare utgjorde gränsgata mellan Sofielundshusens municipalsamhälle och Malmö – uppgick i Nobelvägen. Detta medförde att Nobelvägen nu fick direkt kontakt med Ystadvägen vid nuvarande Dalaplan (Bender, 1999, s. 22, 175).

I och med en mindre vägändring 1932 fick Nobelvägen sin aktuella sträckning (som visas i figur 1) när gatan flyttades från det som idag är Dalslandsgatan, öster om kv Hjälmarén, för att istället gå väster<sup>3</sup> om kv Hjälmarén (Bender, 1999, s. 175). Om skälet till vägändringen ger Bender (1999) inget svar, men man kan anta att det skedde för att skapa en direkt anslutning till den södergående Trelleborgsvägen, och eventuellt för att möjliggöra ett bredare gaturum.

I början av 30-talet påbörjades också iordningställandet av Nobelvägen mellan Östervärns station och Sallerupsvägen, varpå dess norra del fick en ny karaktär (Niléhn, et al, 2000, s. 41). På en ritning med rubriken "Sektioner över en del gator i Malmö" från april 1936 (Malmö stads arkiv, ritningsnummer C-10846b) framgår det att Nobelvägen 1936 är en 30 m bred gata med dubbla, 6 m breda körbanor som på utsidan flankeras av 4 m breda gångbanor. I gatans mitt återfinns en 4 m bred cykelbana som på ömse sidor kantas av trädrader i 3 m breda planteringar med gräs som undervegetation. Nobelvägen var alltså vid denna tidpunkt en esplanad (vilket kan ses i figur 2).

I slutet av 30-talet, när Ellstorp började byggas, ökade trafiken på Nobelvägen, men gatan uppfattades fortfarande som lugn att bo vid, menar Niléhn, et al (2000, s. 41), som liknar den vid en lokalgata.

### 3.2.2 Nobelvägen blir genomfart och träden försvinner

I mitten av 50-talet hade Nobelvägen vuxit till en motsvarighet till vad Inre Ringvägen är idag, med genomgående trafik av personbilar, bussar och lastbilar (Mitt hjärtas Malmö, 2010, [online]). Gatan var Malmös enda genomfart mellan södra Malmös infart via Trelleborgsvägen och den trafik som kom norrifrån via Lundavägen, berättar f d trafikingenjör Olle Ahlström (Gertten & Ström, 2007).

---

<sup>3</sup> Bender (1999, s. 175) uppger att Nobelvägen flyttades öster om kv Hjälmarén, från ett läge väster om kvarteret ifråga, men om man studerar en aktuell Malmökartan inser man det orimliga i detta och att fallet måste vara det motsatta.



I den rapport som följde efter trafikinventeringen 1947 tillhörde Nobelvägen de gator som räknades upp som "farliga" (Ingmarsson, 2004, s. 52). Trafikolyckor med cyklister inblandade dominerade (ibid). Olyckorna, menar Ahlström (Gertten & Ström, 2007), berodde på cykelbanan i mitten: När man som bilist skulle svänga var man tvungen att först korsade cykelbanan, och därefter den mötande körbanan.

I januari 1956 beslutade stadsfullmäktige att Nobelvägen skulle omvandlas till en smidigare och säkrare trafikled. Vid denna tid passerade 6 500 fordon varje dygn – eller ca 900 fordon per timme (sic!)<sup>4</sup> – längs Nobelvägen (Mitt hjärtas Malmö, 2010, [online]).

Cykelbanan i mitten, som också användes som promenadstråk, tvingades sålunda i december 1957 tillsammans med kastanjeallén ge rum för den framrusande biltrafiken (Gertten & Ström, 2007; Liljenberg, 2006; Niléhn, et al, 2000, s. 41).



Figur 2. Cykelbanan i mitten av Nobelvägen 1956/57 (Ur: Gertten & Ström, 2007). De vertikala stammarna i distinkta rader förmedlar djup och riktning. Ljusets fall genom lövverket skapar på marken ett vackert spel mellan skuggiga och upplysta partier.

### 3.2.3 Buller och klagomål

I slutet av 60-talet och början av 70-talet fick Hälsovårdsnämnden ta emot flera klagomål från boende längs Nobelvägen, vilka uppgav att bullret och avgaserna från trafiken hade utvecklats till en olägenhet (Niléhn, et al, 2000, s. 41f). Mätningar i höjd med Celsiusgården, 1970, visade att trafiken på Nobelvägen under perioden 1963-70

---

<sup>4</sup> Uppgiften 6 500 fordon/dygn och 900 fordon/h förefaller inte riktigt gå ihop. Möjligen kan 6 500 fordon/h avse maxtrafik.

hade ökat från ca 18 000 bilar per dygn till 27 000 dito. Ljudnivåerna överskred på somliga ställen de rekommenderade ljudnivåerna med över 10 dB(A). Norr om Sallerupsvägen överskred bullret till och med gränsvärdet med hela 15dB(A) (Niléhn, et al, 2000, s. 42ff).

Tung trafik förbjöds nattetid på Nobelvägen, och försök gjordes med ljudisolering av fönster på vissa fastigheter, vilket dämpade bullret något (Niléhn, et al, 2000, s. 44f). Efter invigningen av Inre Ringvägen, 1975, minskade trafiken på Nobelvägen (Ingmarsson, 2004, s. 133f), varpå även bullret reducerades (Johansson, 1994a; Karlsson, 1974), men ännu 2008 tillhör bullernivåerna på Nobelvägen Malmös högsta, och bedöms överskrida 65 dB(A) på större delen av gatan (Malmö stad, 2008a, s. 28, [online]) vilket skall betraktas mot det av Boverket (2004, s. 12, [online]) uppställda riktvärdet 55 dB(A).

### 3.3 Upplevelsen av Nobelvägen

Hur fotgängarens upplevelse av Nobelvägen har förändrats kan, beroende på ett flertal faktorer, besvaras på olika sätt: Av stor betydelse är val av plats, tidpunkt, och vilka aspekter som beaktas.

Med hjälp av text, bild och statistik jämförs här Nobelvägen som den såg ut i mitten på 50-talet – med andra ord innan den genomgripande förändringen, då cykelbanan och kastanjeallén avlägsnades – med gatans utseende idag. Fotografierna från 1956/57 är "snapshots" hämtade från dokumentärfilmen *Mitt hjärtas Malmö volym 5* (Gertten & Ström, 2007). Dessa har sedan styrt vilka platser längs Nobelvägen som studerats närmare och som fotograferats av mig 18 mars 2010.

Aspekter som beaktas är sådana som rör i huvudsak sinnena syn och hörsel. Sinnena doft, känsel och smak bedömdes i föreliggande fall ha underordnad betydelse för fotgängarens upplevelse av gaturummet.

Tilläggas bör att gatan som fenomen har ett brett spektrum av användare med olika förutsättningar och behov: Barn, äldre, förståndshandikappade, rörelsehindrade och synskadade är några av de grupper som kan särskiljas. Denna fallstudie gör inte anspråk på att fördjupa sig i en specifik målgrupps perspektiv, utan antar en mera allmän hållning.

#### 3.3.1 Nobelvägen 1956/57 respektive 2010

Från att på 1930-talet ha byggts ut, och varit en 30 m bred gata med dubbla, 6 m breda körbanor, förlorade Nobelvägen under åren 1956-57 kastanjeallén och cykelbanan i gatans mitt. För att ge bilarna mer plats breddades istället körbanorna. Enligt relationsritning från 1959 avseende ombyggnad av delen Dalaplan-Ahlmansgatan (Malmö stad, Gatukontorets arkiv, ritningsnummer A1-20825; se även bil. 1) får den ombyggda gatan en smalare, gräsbesädd mittrefug, som enligt "Förslag till ombyggnad av Nobelvägen" 1954 (ibid, ritningsnummer R-10618d) ges en normalbredd på 4,5 m. Enligt samma förslag blir de nya körbanorna 9 m breda. Den korsande järn- och spårvägen (som kan anas i figur 3) rätas ut, men behålls ännu en tid (ibid, ritningsnummer A1-20825). Idag är den ett minne blott (se figur 4).

Enligt ritning över normalsektioner på Nobelvägen, delen Industrigatan-Hornsgatan, dat. 1993-03-01 (ibid, ritningsnummer A1-22325; se även bil. 2) varierar körbanornas bredd från smalaste 8,9 m respektive 7 m, till bredaste 8,9 m respektive



Figur 3. Nobelvägen i korsningen med Spårväggsgatan 1956/57 (Ur: Gertten & Ström, 2007). Bommarna finns till för spår- och järnvägen som går längs Lönngatan och korsar Nobelvägen på väg mot Södervärns station.



Figur 4. Nobelvägen i korsningen med Spårväggsgatan 18 mars 2010 (Foto: Kalle Magnér). Spår- och järnväg är borttagen. En tunnel under gatan underlättar numera för fotgängare och cyklister att korsa Nobelvägen.

11,65 m. I relationsritning över Nobelvägen, delen Ystadvägen-Björkgatan, dat. 2007-08-08 (ibid, ritningsnummer A1-21875) har mittrefugen krympt till 2 m, och körbanorna varierar från 6,5 m till 10 m.

Körfälten är idag i regel två per körbana. Vid korsningar tillkommer till den ena körbanan ett tredje körfält för vänstersvängande. Där gatubredden tillåter är parkeringsfickor markerade längs gatan.

Gångbanorna, som 1936 var 4 m breda, verkar generellt sett ha fått behålla sin bredd. De varierar idag med få undantag mellan 3 och 4 m. Att den borttagna cykelbanan i mitten av Nobelvägen även fungerade som promenadstråk innebär att fotgängarnas utrymme trots allt har blivit mindre.

Antalet cyklistar i Malmö har enligt trafikundersökningar ökat med 21 % under perioden 2003-2008 (Hanander, et al, 2009, s. 5 [online]). Cykelbanan på Nobelvägen har dock inte ersatts. Just som detta skrivs, under våren 2010, anlägger Gatukontoret emellertid cykelväg längs västra sidan av Nobelvägen på sträckan Sallerupsvägen-Industrigatan. Cykelvägen byggs i nivå med gångbanan och är således upphöjd i förhållande till körbanan. Vid ett platsbesök 18/3 2010 kunde jag notera att gångbanans bredd såg ut att reduceras och bli relativt smal, uppskattningsvis omkring 2 m, för att rymma cykelbanan. Körbanans bredd såg inte ut att påverkas nämnvärt.

Bortsett från nyss nämnda insats är man som cyklist på Nobelvägen hänvisad till att dela körfält med bilarna. Endast i samband med korsningar finns det ett separat cykelfält markerat i gatan.

Medan farten på landsvägar fortsatte vara fri ända fram till högertrafikomläggningen 1967, infördes 1955 hastighetsbegränsning på 50 km/h för tätorter (Lundin, 2008, s. 161). Denna hastighetsbegränsning bör således ha gällt även för Nobelvägen. Medan 40 km/h idag har införts för de flesta av centrala Malmös gator, är det fortfarande 50 km/h som gäller för Nobelvägen (Malmö stad, 2008b, [online]; Malmö stad, 2010b, [online]). Om, och hur, den faktiska hastigheten som bilarna färdas i har förändrats är däremot en annan fråga, och statistik som visar detta finns tyvärr inte.

Som tidigare nämnts uppgick antalet bilar 1956 till 6 500 fordon/dygn. Idag är antalet färre än under toppen 1974, men vid de senaste trafikräkningarna 2008 rörde sig antalet bilar inom intervallet 21 000 - 26 000 fordon/dygn beroende på mät punkt (Malmö stad, 2008b, [online]).

Mängden grönska längs Nobelvägen har minskat påtagligt. På sträckan mellan rondellen och Sallerupsvägen har Nobelvägen fått en mittrefug med kortklippt gräs och enstaka träd, gissningsvis av släktet *Prunus*. På sitt bredaste ställe är refugen ca 7,5 m bred, men detta är långtifrån jämförbart med den esplanad som fanns här fram till 1956/57.

Sträckan från Nobelvägens korsning med Sallerupsvägen och hela vägen till Dalaplan har en betydligt smalare mittrefug, med grus som beläggning. Lyktstolpar är placerade i refugen och på vissa ställen är också alléträd planterade, med lind som dominerande art, i en enkel trädrad. I närheten av korsningar, där ett extra körfält läggs till, är refugerna mycket smala vilket inte möjliggör förekomst av träd.

Sammanfattningsvis kan Nobelvägen sedan 50-talets mitt och fram till idag sägas ha fått bredare körbanor, tätare biltrafik, mindre utrymme för fotgängare, och mindre mängd vegetation.

Hur dessa förändringar påverkar upplevelsen av gaturummet kommer resterande delen av detta kapitel att handla om.





Figur 5. Nobelvägen i korsningen med Spånehusvägen 1956/57 (Ur: Gertten & Ström, 2007). I högerkant skymtas några av de träd som bildar allé i gatans mitt. Gångbanan till vänster är något upphöjd. Övergångsstället är tydligt markerat i gatan, samt med skylt, men obevakat.



Figur 6. Nobelvägen i korsningen med Spånehusvägen 18 mars 2010 (Foto: Kalle Magnér). Allén i gatans mitt är borta. Övergångsstället är idag signalreglerat. Bebyggelsen längs gatan har inte förändrats, med undantag av att en falafelkiosk i gathörnet har tillkommit.

### 3.3.2 Visuella intryck

Förlusten av kastanjeallén på Nobelvägen innebär att fotgängaren idag upplever ett helt annorlunda gaturum.

När gator i Berlin, i antologin *Den goda stadsgatan* (1994, s. 98), jämförs med liknande gator i Stockholm konstateras att "[l]ika gaturum – med samma fasadhöjd, samma kvarterslängd och samma totala gatubredd – får genom träd och annan trottoarbredd helt olika karaktär i de båda städerna."

En förklaring till detta är att träd har rumsskapande verkan, och med hjälp av dessa kan ett större rum delas av i flera mindre. Trädkronorna fungerar som tak som sluter rummet under sig, menar Catherine Dee i *Form and fabric in landscape architecture* (2001, s. 65, 68, 74). Alléer leder blicken, kan förtydliga en axel, och orienterar människor. De ger en övergång mellan väg och byggnader, och kan medla mellan den mänskliga och den stora skalan (Dee, 2001, s. 91, 99f). Träd planterade i rader förstärker även perspektivet i gatans längdriktning (*Den goda stadsgatan*, 1994, s. 91). Planterade mellan trafik och gångbana kan träd bidra till att bilarna uppfattas som mindre störande (ibid, s. 92).

Över tid kan träden skapa en förståelse för tidens gång (Dee, 2001, s. 100). Medan byggnader ofta får behålla sin form växer och förändras träd med åren, liksom de även speglar årstidernas gång (*Den goda stadsgatan*, 1994, s. 96).

De egenskaper hos träden som har nämnts ovan kan alla uppfattas som positiva. Använda på ett felaktigt sätt kan träden säkert generera en mindre angenäm upplevelse, men mycket talar för att upplevelsen av kastanjeallén gav en positiv upplevelse. "Nobelvägen var väldigt vacker givetvis, med sina trädtrader i mitten", säger f.d. trafikingenjör Olle Ahlström i filmen *Mitt hjärtas Malmö volym 5* (Gertten & Ström, 2007). Det är inte svårt att föreställa sig detta när man studerar gamla fotografier av Nobelvägen (se t ex figur 2). I esplanaden under trädkronornas tak bildades ett nästan omslutet rum, och på vardera sidan om detta formades, mellan allén och bebyggelsen längs gatan, ytterligare ett rum som innehöll körbana och trottoar (se t ex figur 5). De träd som finns längs Nobelvägen idag är för små och för spridda för att man skall kunna tala om någon motsvarande rumsverkan.

Vad har då miljöpsykologin att säga om vegetationens betydelse för upplevelsen av en plats?

Rikard Küller kan i detta sammanhang vara intressant att nämna. Küller (1991, i Jarle Sorte, 2005, s. 230ff) menar att den upplevda komplexiteten, d v s graden av omväxling och variation, hos en plats samspelar med upplevelsen av helhet, d v s rytm och kontinuitet. Om helheten överdrivs på bekostnad av komplexiteten upplevs platsen som tråkig och enformig (ibid).

Enligt en teori av Appleton (1975, i Jarle Sorte, 2005, s. 232) föredrar människor landskapsmiljöer där de har möjlighet att överblicka landskapet samtidigt som de själva kan undvika att bli sedda. En rik variation mellan öppet och slutet skulle således vara att föredra.

För att koppla Nobelvägen till ovanstående teorier går det att konstatera att gaturummet idag är i stort sett vidöppet samt saknar variation, medan esplanaden medförde mer skydd och en högre rumslig komplexitet än idag. Det kan också tilläggas att Dee (2001, s. 99) påpekar att träd längs en väg kan skapa rytm, vilket enligt Küller alltså anses som viktigt för upplevelsen av helhet.

Hur upplevs då breddningen av körbanorna och den ökade biltrafiken?

Bredare körbanor innebär förstås att det tar längre tid att korsa vägen. Tätare biltrafik innebär längre väntan innan det uppstår en lucka tillräcklig för att fotgängaren skall hinna ta sig över till andra sidan gatan. När bilarna på Nobelvägen har blivit tre till fyra gånger fler ökar förstås risken att gatan uppfattas som en barriär.

Förekomsten av övergångsställen är i detta sammanhang viktig. Om de har blivit fler eller färre sedan 1956/57 låter den här uppsatsen stå osagt. Vid min inventering den 18 mars 2010 gick det emellertid att konstatera att flera gator, t ex Kristianstadsgatan, Hässleholmsgatan och Palmgatan, samt S:t Pauli kyrkogårdar (se figur 7) saknar övergångsställen. Människor tycker i regel inte om att behöva gå omvägar utan vill ta kortast möjliga väg mot målet, uppger Dee (2001, s. 84). Detta ger ytterligare ett skäl att uppfatta Nobelvägen som en barriär, i synnerhet för t ex äldre och rörelsehindrade som kan ha svårt att gå längre sträckor.



Figur 7. S:t Pauli mellersta och södra kyrkogård, 18 mars 2010 (Foto: Kalle Magnér). Den genomgående huvudaxeln korsas av Nobelvägen, men saknar övergångsställe.

Att de signalreglerade övergångsställena med tiden har blivit fler går det emellertid att sluta sig till (för ett exempel, se figur 5 respektive 6). Gehl & Gemzøe (1996, s. 51) konstaterar att signalreglerade övergångsställen medför en säkrare övergång än obevakade dito, men att signalreglerade övergångsställen generellt sett ger längre väntan innan fotgängaren kan ta sig över gatan, jämfört med obevakade övergångsställen.

Trafikljusen begränsar således fotgängarens rörelsefrihet i högre grad än det obevakade övergångsstället, där bilisterna har väjningsplikt. Att snabbt kunna korsa gatan istället för att behöva vänta på grönt ljus torde förstås upplevas som mer

positivt, vilket talar för att trafiken på Nobelvägen upplevs som ett hinder i högre grad idag än 1956/57. Ett undantag från detta kan emellertid konstateras i *Gator för alla* (Johansson, 1994b, s. 15, 37) där det påpekas att signalreglerade övergångsställen kan vara nödvändigt vid starkt trafikerade gator, för att synskadade skall kunna ta sig fram.

Att vistas på stadens gator innebär många intryck som skall behandlas. Kaplan (1990, i Jarle Sorte, 2005, s. 230) skiljer på urban komplexitet och naturkomplexitet. Medan den förra utgörs av ett informationsbrus i form av t ex skyltar, symboler och blinkande lampor som försöker fånga vår uppmärksamhet, ger den senare oss möjlighet att själva styra vår uppmärksamhet. Vidare kan, i den urbana miljön, försöken att sortera informationsbruset leda till mental uttröttnings.

I *The experience of nature* delar Kaplan och Kaplan (1995, s. 179f) in vår förmåga till uppmärksamhet i "involuntary attention", eller spontan uppmärksamhet, och "directed attention", riktad uppmärksamhet. Enligt paret Kaplan (ibid) är det största hotet mot fokus konkurrerande stimuli, som vi måste undertrycka för att kunna behålla uppmärksamheten på det vi riktar fokus mot. Det är denna process som, om vi inte får återhämta oss, sedermera leder till mental uttröttnings. Den spontana uppmärksamheten kräver emellertid, till skillnad från den riktade, inte någon energi – tvärtom kan miljöer där vi använder den spontana uppmärksamheten till och med ge möjlighet till återhämtning från stress och mental uttröttnings (ibid). Kaplan och Kaplan (1995, s. 186-198) menar att naturen ofta erbjuder sådana, restorativa miljöer.

En annan, mycket uppmärksam, teori som pekar på naturens läkande förmåga har formulerats av Ulrich (1984, i t ex Jarle Sorte, 2005, s. 229) som i en vetenskaplig undersökning visade att människor som låg inlagda på sjukhus tillfrisknade fortare om de hade visuell kontakt med en parkmiljö. I ett annat experiment visar Ulrich (1991, i Hartig, 2005, s. 274) att en grupp människor som fått se en film av en naturmiljö återhämtar sig snabbare från stress.

Även Grahn (1993, i Jarle Sorte, 2005, s. 229) och Küller och Küller (1994, i Jarle Sorte, 2005, s. 229) har genomfört liknande undersökningar, som visar att människor med utsikt över grönska uppvisar mindre stress respektive bättre hälsa.

Vidare gör slutsatser av färgförsök gällande att kalla färger så som grönt mildrar stimuleringen, och således torde ha en lugnande inverkan på människan (Küller, 2005, s. 93f).

Caroline M. Hägerhäll (2005, s. 221ff) ger en möjlig förklaring till varför informationen i ett naturlandskap skulle vara mindre ansträngande att ta in än den i en byggd miljö: Många av naturens mönster har fraktala egenskaper – dess mönster upprepar sig således när man betraktar det i en större skala. Samtidigt som fraktalen är komplex, och därmed fascinerande, är den också ordnad, vilket får den att kännas välbekant (ibid).

Hägerhäll (2005, s. 210) påpekar att det finns en stor mängd forskning som visar att människan verkar föredra naturelement framför byggda miljöer (Hägerhäll, 2005, s. 210). Ett exempel på detta är Wilsons biologiska förklaringsmodell, biofilia, som går ut på att människan fokuserar på naturen därför att den har varit viktig för hennes överlevnad (Kellert & Wilson, 1993, i Hägerhäll, 2005, s. 217).

Att naturelement förefaller ha en lugnande inverkan på människan, talar för att Nobelvägen idag, med sin drastiskt minskade mängd träd, genererar en mer krävande och stressigare upplevelse för fotgängaren än den gjorde 1956/57.



### 3.3.3 Ljudintryck

I *Svensk miljöpsykologi* (Hygge, 2005, s. 37) definieras buller som dels oönskade ljud, dels ljud som försämrar prestationen.

Som noterats har bullret på Nobelvägen minskat sedan 70-talets mitt, men eftersom bullermätningar från åren 1956/57 och tidigare saknas är det inte möjligt att svara på hur dåvarande bullernivåer står sig mot dagens.

Professor em. Tor Kihlman (2005, s. 44), som ingår i projektgruppen för forskningsprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa, uppger att bilen under de tre senaste decennierna bara har blivit någon enstaka decibel tystare, och att denna bullerminskning är lägre än ökningen som är följden av att bilarna i trafiken idag är fler (ibid). Boverket (2004, s. 106) uppmärksammar att andra viktiga faktorer som påverkar bullernivåerna är bilarnas hastighet samt buller från däck. Moderna däck är också bredare och hårdare, något som ger upphov till mer buller (ibid). Detta kan tala för att bullernivåerna var lägre 1956/57 än de är idag.

Enligt mätningar 2008 bedöms bullernivåerna på Nobelvägen som sagt överskrida 65 dB(A) på större delen av sträckan, vilket är minst 10 dB högre än det av riksdagen uppställda riktvärdet 55 dB(A). Vidden av detta kan bättre förstås mot bakgrund av att decibel mäts logaritmiskt: En ökning med 10 dB innebär att ljudtrycket blir 10 gånger starkare, vilket av det mänskliga örat uppfattas som en fördubbling av ljudstyrkan (Nielsen, 2006, s. 4).

Boverket (2004, s. 10, [online]) anger att nya bostäder "endast i undantagsfall [bör] accepteras där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA". Där ljudnivån överstiger 65 dB(A) bör nya bostäder inte accepteras överhuvudtaget (ibid). Längs vissa sträckor av Nobelvägen avgränsas omgivande fastigheter av murar och bullerplank, vilket kan begränsa bullret för människor som bor och arbetar där, men för trafikanterna på gatan saknar dessa bulleråtgärder förstås effekt.

Kihlman (2005, s. 44f) menar att även buller i nivå med Boverkets riktvärde 55 dB(A) ger upphov till en dålig miljö, där många boende är starkt störda och samtal utomhus blir maskerade.

Boverket (2008, s. 55 [online]) uppger att ett normalt samtal kan föras först när ljudnivån är 45 dB(A), och stiger ljudnivån till 60 dB(A) krävs att rösterna höjs för att man skall kunna höra vad som sägs.

"Samhällsbuller påverkar vår livskvalitet och hälsa", skriver Boverket (2004, s. 23, [online]), "bland annat genom störning av sömn och vila, stress, försämrad uppmärksamhet, koncentrationssvårigheter, försämrad inläring, otrivsel och svårigheter att uppfatta samtal [...]". Till detta kan även tilläggas försämrat minne och försämrad problemlösningsförmåga (Hygge, 2005, s. 37). För synskadade kan buller ha en desorienterande verkan eftersom de får svårt att urskilja från vilket håll ljudkällan kommer, uppger Johansson (1994b, s. 15, 37).

Till följd av bullerstress beräknas, enligt Vägverket (2009, [online]) 800 personer varje år dö i förtid.

Genom att återvända till de miljöpsykologiska teorier som behandlades i föregående avsnitt kan man göra antagandet att förekomst av "naturliga" ljud hade kunnat sänka den stress som bullret medför. Dee (2001, s. 100) framhåller att träd tillhandahåller habitat för djur i stadsrummet, och i *Den goda stadsgatan* (1994, s. 96) kan man läsa att träd kan ge rum för fågelsång och förmedla vindens sus. Boverket (2008, s. 55 [online]) uppger emellertid att "[t]ystnaden i naturen, fågelsången,

vindens sus och bäckens porlande upplevs utan alltför kraftig maskering först när ljudnivån är 40 dBA eller lägre."

Kihlman (2005, s. 44) menar att trafikbuller som uppgår till 55 dB(A) och däröver gör att ljudmiljön i staden i princip blir ointressant: "Det är inte sorlet från människor som märks. Inte heller rösterna från barn på lekplatser. Ännu mindre kuttrande stadsduvor. Det man hör är trafikbullret."

Om bullernivåerna 1956/57 var betydligt lägre än de är idag finns det emellertid hopp om att man under en promenad genom den trädkantade Nobelvägen kunde få uppleva fler ljud än bara trafikens, och att ljudupplevelsen kunde betraktas som positiv.

### **3.3.4 Intryck kopplade till doft**

Vid en inventering av Nobelvägen den 18 mars 2010, en torsdag vid femtiden på eftermiddagen, var biltrafiken ganska stark. På två ställen, nära korsningen med Sallerupsvägen respektive Amiralsgatan, var lukten av avgaser påtaglig.

Enligt en artikel i *Sydsvenskan* (Dahl, 2009) förkortas Malmöbornas liv med ett helt år till följd av den dåliga innerstadsluften. Bilresande medför utsläpp av bl a kvävedioxid som kan försämra människors lungkapacitet och förvärra astma och allergi. I Malmö överskrids utsläppsnormerna av kvävedioxid på tio platser (ibid). Nobeltorget är en av dessa (Malmö stad, 2009, s. 1, [online]) och Nobelvägen tillhör de gator som betraktas ligga i riskzonen (Malmö stad, 2010a, [online]).

Halten kolmonoxid vid Nobeltorget har, mycket tack vare införandet av katalytisk avgasrening, minskat med hela 80-90 % sedan de första mätningarna på 70-talet. Trafikminskningen sedan 70-talets mitt kan förklara minskningen med 50-60 % av kväveoxider. Halterna av kvävedioxid överskrider dock fortfarande miljökvalitetsnormen på vissa mätpunkter vid Nobeltorget (Malmö, 2009, s. 1f).

I *Den goda stadsgatan* (1994, s. 96) påpekas det att träd kan föra in dofter i stadsrummet, samtidigt som de renar luften: Träden tar upp koldioxid som omvandlas till syre, och stoftpartiklar i luften fastnar på bladen för att sedermera sköljas bort med regnvattnet.

Med fler träd, färre bilar, men större andel utsläpp per bil 1956/57 är det svårt att avgöra om luften idag är bättre eller sämre än då. Man får inte heller glömma bort att det också kan ha funnits andra utsläppskällor, som t ex fabriker, som påverkade luftkvaliteten i mitten av 50-talet. Att doften av avgaser hur som helst innebär en negativ upplevelse vågar jag emellertid utan vidare efterforskningar sluta mig till.

### **3.3.5 Intryck kopplade till känsel**

Underlagets betydelse för fotgängaren skall inte underskattas. De flesta är nog eniga om att t ex halkiga, ojämna, eller vattensjuka underlag upplevs som hinder i framkomligheten.

På gångbanorna längs Nobelvägen ligger idag antingen diagonalt lagd klinker i formatet 200 x 200 mm (se figur 8), vilken gissningsvis låg längs hela gatan 1956/57, eller rätvinkligt lagda betongplattor (vanligen 35-plattor) som troligen har kommit till senare, när klinkerplattorna har bedömts vara uttjänta.

En taktill skillnad mellan materialen är att klinkern, som har glattare ytskikt, möjligtvis kan bli något halare än betongplattorna, som har en något grövre ytstruktur.

Att materialen som underlaget består av skapar en variation kan möjligen upplevas som en kvalitet. För synskadade är det också mycket möjligt att denna kvalitet kan underlätta orienteringen.

Personligen är jag mest förtjust i klinkerplattorna. Till skillnad från betongplattorna skiftar de en aning i färg, vilket jag finner estetiskt tilltalande, samtidigt som de också vittnar om en svunnen tid. Detta har dock att göra med materialets utseende, och inte med intryck som svarar mot känsel.

Ett ur tillgänglighetssynpunkt positivt inslag i gångbanan, som inte fanns här 1956/57, är taktila plattor, vilka har placerats vid busshållplatser och övergångsställen (se figur 8). Vid flera korsningar saknas dock ännu 2010 denna typ av tillgänglighetsanpassning. En av dessa är Sallerupsvägen, vilket jag anser är anmärkningsvärt med tanke på att detta är en av de allra mest trafikerade gatorna som korsar Nobelvägen.

Slutligen, vad beträffar vegetationens betydelse för sinnesförnimmelsen ifråga, kan det påpekas att träd som fått växa till sig kan erbjuda en viktig funktion i egenskap av väderskydd. En het sommardag kan trädkronorna skänka oss skugga och svalka, en blåsig höstdag kan de dämpa vinden, och en regnig vårdag kan de hålla oss torra och varma (Dee, 2001, s. 63, 74, 91; *Den goda stadsgatan*, 1994, s. 96, 102).



Figur 8. Övergångsställe i korsningen Nobelvägen - Spånehusvägen, 18 mars 2010 (Foto: Kalle Magnér). Övergångsstället är tydligt markerat i körbanan med kontrasterande, vitmålade ränder mot den grå asfalten. Taktila plattor på gångbanan orienterar synskadade. På gångbanan i övrigt ligger klinker vridna 45° i förhållande till trottoarkanten.

### 3.3.6 Sammanvägd upplevelse

Det har i detta kapitel konstaterats att Nobelvägen under perioden 1956-2010 har fått högre biltäthet, bredare körbanor och smalare trottoar. Vidare har allén och cykelbanan i vägens mitt försvunnit, varför utrymmet för fotgängare och cyklister minskat. Gaturummet har blivit öppnare, storskaligare och mer monotont.

Att mängden vegetation drastiskt har minskat gör att många stimuli som hade kunnat uppfattas som positiva har gått förlorade. Det framgår också att den borttagna allén kunde haft en lugnande inverkan på fotgängaren.

På samma gång är trafikbullret från bilarna ett stort problem som bl a ger upphov till stress och hindrar andra ljud från att höras.

I rusningstid kan man på vissa ställen längs gatan känna en påtaglig lukt av avgaser. Mätningar visar att luften vid Nobelvägen innehåller höga halter av kvävedioxid.

Att de flesta övergångsställena idag är signalövervakade, vilket generellt innebär längre väntan för att få korsa vägen, i kombination med bredare körbanor, och på vissa ställen också avsaknad av övergångsställen, gör att Nobelvägen av somliga kan upplevas som en barriär.

## 4. Avslutande diskussion

### 4.1 Reflektioner

Den här uppsatsen har, sitt syfte troget, undersökt bilens roll i staden. Uppsatsen har beskrivit hur bilismen fick sitt genombrott, och vilka konsekvenser detta fått för gatumiljön och fotgängaren.

Fallstudien av Nobelvägen bekräftar de tidigare dragna slutsatserna att gaturummet idag är anpassat för transporter med bil och inte för fotgängare, vars upplevelse av gaturummet bedöms vara mer negativ idag än innan 1957, då Nobelvägen genomgick en drastisk förändring. Konstaterandet av höga bullernivåer och föroreningar i luften gör att gatan till och med kan ha skadlig inverkan på hälsan.

Gör det något att upplevelsevärden har försvunnit från Nobelvägen? Finns det inte andra gator som man kan gå och cykla på? Både ja och nej. Nobelvägen utgör en viktig förbindelse mellan Dalaplan och Värnhem. Naturligtvis är det möjligt att vindla sig fram på smågatorna, men precis som bilister är fotgängare och cyklister i de flesta fall angelägna om att förflytta sig kortast och snabbast möjliga väg. Bra gång- och cykelvägar är en förutsättning om man vill att fler skall lämna bilen hemma.

#### 4.1.1 Den levande staden – om gatans potential

Om man väljer att anamma synsättet att parkerna är stadens lungor, kan gatorna mycket väl sägas vara stadens själva blodådror. Det är på gatorna vi färdas när vi skall ta oss från en plats till en annan. Således spenderar vi ganska mycket tid på gatorna.

När allt fler väljer att flytta till staden och förtätning blir ett medel för att möjliggöra detta, minskar de offentliga utrymmena. Därför blir det desto viktigare att verkligen ta vara på de utrymmen som finns, och där har gatan en stor potential. Dee (2001, s. 106) menar att bilgator som också trafikeras av fotgängare har stor potential som rekreativa grönytor. Mina tankar går osökt till Nobelvägens en gång trädkantade cykel- och promenadstråk. Att teorier gör gällande att människor föredrar gröna miljöer framför byggda gör förstås det hela beklagligt, inte minst med beaktande av att Gehl (1971, s. 71) anser att det som ger staden liv försiggår till fots.

Ordet trafik kommer från italienskans *traffico* för handel (Wessén, 2000). Trafik var alltså från början synonymt med utbyte av varor och tjänster, vilket vittnar om att gatan var en plats för möten och aktivitet.

Det är där människor går och cyklar som möten uppstår, och aktivitet har möjlighet att uppstå. Gehl (ibid) påpekar att från bilen kan man bara få en flyktig glimt av andra människor. I en hastighet över 5 km/h får vi svårt att hinna bearbeta sinnesintrycken (ibid). Till skillnad från gågatorna, där man kan registrera *personer*, uppfattar man längs bilgatan bara bilar (ibid, s. 107ff).

Gator som enbart bilar färdas på blir således döda gator – ett fenomen som uppstår som ett resultat av trafikdifferentiering. Lägg till detta trafikbuller som dränker övriga atmosfärljud och försvårar samtal, och med ens har vi ett effektivt sätt att ta död på mänsklig aktivitet.

#### 4.1.2 Att begränsa bilismen

"Föreställningen om att trafiksäkerhetsåtgärder måste vara trafikbefrämjande är så grundmurad att alla försök att ifrågasätta den har stött på våldsamt motstånd", skriver Lundin (2008, s. 158) i *Bilsamhället*, "och än idag lever den kvar med bibehållen kraft bland annat i form av nollvisionen."

Ett argument som alltid har varit viktigt för att motivera trafikdifferentiering är den ökade trafiksäkerhet som följer. Om man lät motorfordon, cyklister och fotgängare samsas skulle olyckstalen stiga. Men om man samtidigt lät begränsa bilismen, såväl i hastighet som i antal, och därmed fick fler att välja andra färdmedel, skulle olyckstalen sannolikt inte behöva stiga, utan kanske till och med sjunka.

På samma gång skulle trafikbullret minska, vilket skapar förutsättningar för en mer positiv upplevelse av gaturummet. Kanske skulle man då också kunna lösa en del av urbaniseringens bekymmer genom att bebygga somliga av de "spaces left over after planning" som är ett resultat av den växande väggeometrin.

Författarna till *Bilismens genombrottsår i Sverige* (Andréasson, et al, 1997, s. 131) hävdar att "[f]örståelsen för betydelsen av en välfungerande infrastruktur på trafikområdet och den rörlighet som bilen representerar synes ha minskat på många håll." Jag tror inte att det föreligger någon risk att bilen glöms bort i planeringen, men det finns givetvis skäl att påpeka att bilen har många stora fördelar, vilka i somliga fall dessutom kan vara svåra att ersätta med fullgoda alternativ. T ex hade 94 % av alla barnfamiljer 1997 tillgång till bil, och 81 % av hela befolkningen (Andréasson, et al, 1997, s. 13). Detta vittnar om att bilen har särskild betydelse för barnfamiljer. Barnfamiljerna, förmodar jag, gör också kedjesor i högre grad än andra, vilket förstås är svårare att ersätta med kollektivtrafik.

Man skall också komma ihåg att bilen står för viktiga transporter av tunga och skrymmande varor, att uttryckningsfordon dagligen räddar liv och upprätthåller ordning i samhället, att renhållningsfordon ser till att staden inte förvandlas till ett sopberg, att rörelsehindrade med bilens hjälp kan få en nyvunnen frihet, och så vidare.

Tidigare nämndes att bilen står still 96 % av sin livstid. Det är uppenbart att om man kunde använda bilen effektivare skulle vi inte behöva lika många bilar. Bilpooler är t ex något som vi onekligen borde utnyttja mer, anser jag.

1997 sysselsatte bil- och transportsektorn ca 380 000 människor i Sverige, enligt Andréasson, et al (1997, s. 13f), som uttrycker oro över att minskad bilism skulle leda till arbetslöshet och kapitalförstöring. Detta är en synpunkt som inte skall negligeras. Samtidigt bör det påpekas att 2010 har farhågan i fråga i stort sett spelat ut sin roll, då våra inhemska märken Volvo och Saab köpts upp av utländska företag och stora delar av bilindustrin i Sverige redan har lagts ned. Istället kan man anta att minskad bilism leder till utbyggnad av t ex spårbunden trafik och att vidareutveckling av mer miljövänliga transportmedel genererar nya jobb.

Avslutningsvis skulle jag vilja citera Stig Nordqvist, kanske bilsamhällets allra mest inflytelserika påivrare, som på 80-talet insåg vikten av att återinföra den mänskliga skalan i samhällsplaneringen, och att fotgängaren måste utgöra stadens mått: "En god stadsplanerare är också en god flanör" (*Flanören*, 1992, s. 1, i Lundin, 2008, s. 283f).

## 4.2 Metoddiskussion

Den metod som jag har föresatt mig att använda för att uppnå uppsatsens mål och syfte har överlag fungerat bra.

De svårigheter jag har stött på har framför allt handlat om rekonstruktionen av Nobelvägen 1956/57. Min intention var ursprungligen att kunna presentera fler detaljer än vad som har gjorts. Trots allt är jag nöjd med att ha kunnat ta reda på så pass mycket som jag ändå har lyckats med.

I jämförelserna av fotografier har jag varit noggrann med att bildutsnittet skall vara så lika som möjligt. Val av tidpunkt för fotograferingen (veckodag och klockslag) bedömde jag sakna relevans eftersom jag endast har analyserat icke-mobila objekt i gaturummet.

Det skulle säkerligen ha varit berikande för mina slutsatser om jag hade kunna presentera uppgifter rörande bullernivåer på mitten av 50-talet. Till mitt förtret skriver Ingmarsson (2004, s. 99) att de första bullermätningarna i Malmö genomfördes 1953 – på Miljöförvaltningen känner man däremot inte till några sådana mätningar. Magnus Hillberg (telefonsamtal den 16/3 2010) uppger dessutom att Miljöförvaltningen har sex olika arkiv, men inte en enda arkivarie. Eftersom buller bara är en av många aspekter som behandlas i uppsatsen, valde jag att inte gräva mig djupare ned i dessa arkiv.

Vad fallstudien beträffar är jag medveten om att det kan anses problematiskt att dra generella slutsatser efter att ha undersökt endast *en* gata, men det bör samtidigt påpekas att detta tillvägagångssätt möjliggör en mer djupgående undersökning (inom ramarna för en kandidatuppsats), vilket medför att man kan tala om "exemplars makt", och att aspekter av de slutsatser som dras trots allt kan vara värdefulla i studier av andra gator. Det skall dessutom tilläggas att resultatet från fallstudien av Nobelvägen skall läsas mot bakgrund av det avsnitt som behandlar bilismens framväxt och genombrott i Sverige, i vilket en mer övergripande bild ges av bilismens påverkan på gaturummet.

## 4.3 Litteraturdiskussion

Litteraturen som jag har valt att begagna mig av har varit såväl relevant som intressant, och jag anser också att det är en styrka att den spänner över ett brett fält: från rikstäckande perspektiv, till enskild stad, och så småningom till specifik gata. I kombination med den historiska förankringen kan detta skapa överblick och förmedla en djupare förståelse av bilismen som fenomen i staden. Användandet av flera källor bidrar givetvis också till en mer nyanserad bild.

De verk som det refereras mest frekvent till i uppsatsen är Andréasson, et al (1997), Ingmarsson (2004), Lundin (2008) och *Svensk miljöpsykologi* (2004). De tre förstnämnda verken, som generellt ligger till grund för kapitel 2 och första halvan av kapitel 3, har olika utgångspunkter, liksom även författarna.

Lundins *Bilsamhället* (2008) är en doktorsavhandling vid Kungliga Tekniska högskolan i Stockholm, skriven – och förmodligen också granskad – med en forskares noggranna blick. Referensförteckningen är 36 sidor lång, och jag ser ingen anledning att inte tro de uppgifter som Lundin framlägger.

Andréasson, et al (1997) och Ingmarsson (2004) fungerar i uppsatsen som ett komplement till Lundin (2008).

Ingmarssons *Bilkultur i Malmö* (2004) började, enligt förordet, som ett delprojekt i en inventering av Malmö stads efterkrigsarkitektur, men växte sedan så mycket att det blev ett eget verk. Ingmarsson presenterar inte sina källor, vilket är en brist, men det finns egentligen inga skäl att misstro den fakta som presenteras. Uppgifterna i verket förefaller välgrundade. Genom studier av andra verk har jag också kunnat få somliga faktauppgifter i Ingmarssons verk bekräftade.

Eftersom *Bilkultur i Malmö* mig veterligen är ensam i sitt slag, beslöt jag mig för att använda denna trots avsaknaden av källhänvisningar.

Författarna till *Bilismens genombrottsår i Sverige* (1997) – Andréasson, Gawell och Gerentz – är alla ekonomer som på olika sätt varit involverade i motorismens nätverk. Andréasson var vd för MHF 1953-67, och Gawell var bl a vd för Bilindustriföreningen 1963-91 och generalsekreterare i KAK 1991-93. Gerentz, i sin tur, har bl a varit vd för Näringslivets trafikdelegation och vd för Sveriges Automobilindustriförening, samt ordförande i Vägverket. Detta innebär att de som förstahandsvittnen kan besitta unik sakkunskap, samtidigt som det också kan finnas skäl att misstänka att de haft personliga intressen i frågor rörande bilismens utveckling, vilket gör att deras objektivitet kanske kan ifrågasättas. Författarna håller sig emellertid generellt sett sakliga. Bakom formuleringarna kan man ibland ana en förhållandevis positiv inställning till bilismen, men ett försiktigt vurmande för bilismen kan å andra sidan fungera som en motvikt till Lundins mer kritiska inställning.

I Andréasson, et al (1997) saknas källhänvisningar i den löpande texten, men litteraturförteckningen i slutet av verket är ansenlig.

Antologin *Svensk miljöpsykologi* (2005) har varit till hjälp i analysen av upplevelsen av Nobelvägen. Författarna är alla högutbildade forskare vid olika svenska universitet och högskolor. Verket har gett en god ingång till miljöpsykologiska teorier samtidigt som det – för den som önskar fördjupning – har refererat till vidareläsning.



# Referenser

## Otryckta källor

### Arkiv

#### Malmö stad

Gatukontorets digitala arkiv  
Ritningsnummer A1-20825  
Ritningsnummer A1-21875  
Ritningsnummer A1-22325  
Ritningsnummer C-10846b  
Ritningsnummer R-10618d

### Multimedia

Gertten, Magnus & Ström, Lennart (2007), Träden på Nobelvägen, 1956-57, i *Mitt hjärtas Malmö 5: Vol 5, 1955-1968*. (DVD). Malmö: Auto Images.

## Elektroniska källor/Internet

- Baltscheffsky, Susanna (2008, 7 februari) Etanol allvarligt hot mot miljön. *Svenska Dagbladet* [online], tillgänglig via [http://www.svd.se/nyheter/inrikes/klimathotet/etanol-allvarligt-hot-mot-miljon\\_850651.svd](http://www.svd.se/nyheter/inrikes/klimathotet/etanol-allvarligt-hot-mot-miljon_850651.svd) [2010-03-23]
- Boverket (2004), *Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder* [online]. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig via [http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2004/tillampning\\_av\\_riktvarden\\_for\\_trafikbuller.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2004/tillampning_av_riktvarden_for_trafikbuller.pdf) [2010-03-16]
- Boverket (2008), *Buller i planeringen: Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik* [online]. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig via [http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Buller\\_i\\_planeringen\\_allmanna\\_rad\\_2008\\_1.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Buller_i_planeringen_allmanna_rad_2008_1.pdf) [2010-03-16]
- Hanander, Max, Indebetou, Lovisa & Quester, Anja (2009), *Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 – samt jämförelse med 2003* [online]. Lund: Trivector Traffic AB. Tillgänglig via <http://www.malmo.se/filearchive/Stadsplanering--trafik/Hallbar-trafikmiljo/RVU-Malmo-slutrapport-20090421.pdf> [2010-03-24]
- Mitt hjärtas Malmö (2010), När träden sågades ner på Nobelvägen [online], tillgänglig via [http://mitthjartasmalmo.se/filmerna/volym\\_5/traden\\_pa\\_nobelvagen\\_1956-57/nar\\_traden\\_sagades\\_ner\\_pa\\_nobelvagen/](http://mitthjartasmalmo.se/filmerna/volym_5/traden_pa_nobelvagen_1956-57/nar_traden_sagades_ner_pa_nobelvagen/) [2010-03-16]
- Malmö stad (2008a), *Förslag till Malmö stads åtgärdsprogram mot buller 2009-2013: Remissutgåva 2008-03-31* [online], tillgänglig via [http://www.malmo.se/filearchive/Stadsplanering--trafik/Hallbar-trafikmiljo/Buller/atgardsprogramBuller\\_2009-13\\_low.pdf](http://www.malmo.se/filearchive/Stadsplanering--trafik/Hallbar-trafikmiljo/Buller/atgardsprogramBuller_2009-13_low.pdf) [2010-03-18]
- Malmö stad (2008b), Malmö stads trafikmängder [online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/filearchive/Stadsplanering--trafik/Trafikhallbart-resande/Trafikmangder/Biltrafikflode-pa-internet-2008.pdf> [2010-03-18]
- Malmö stad (2009), *Uppföljning av luftföroreningsmätningar vid Nobeltorget 2008/2009* [online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/filearchive/Miljo--hallbarhet/01-Miljo--hallbarhet/Miljolaget-i-Malmo-stad/Miljo---livsmedelsrapporter/Luft/2009/10-2009-Uppfoljning-av-luftfororeningsmatningar-vid-Nobeltorget-2008-2009.pdf> [2010-03-23]
- Malmö stad (2010a), Här är luften sämst [online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljolaget-i-Malmo/Luft/Overvakning-av-luftkvaliteten/Har-ar-luften-samst.html> [2010-03-23]
- Malmö stad (2010b), Nya hastigheter i Malmö [online], tillgänglig via <http://www.malmo.se/40> [2010-03-24]
- Nationalencyklopedin* (2010a), bil [online], tillgänglig via <http://www.ne.se/bil> [2010-03-09]
- Nationalencyklopedin* (2010b), bilism [online], tillgänglig via <http://www.ne.se/bilism> [2010-03-09]

- United Nations (2008), *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision* [online], tillgänglig via [http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP\\_ExecSum\\_web.pdf](http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_ExecSum_web.pdf) [2010-03-09]
- Vägarverket (2004), VV Publikation 2004:80 [online], tillgänglig via [http://www.vv.se/PageFiles/10407/10\\_gaturummets\\_innehall.pdf?epslanguage=sv](http://www.vv.se/PageFiles/10407/10_gaturummets_innehall.pdf?epslanguage=sv) [2010-02-11]
- Vägarverket (2009), Trafikbuller [online], tillgänglig via <http://www.vv.se/Startsida-foretag/Trafiken/Projekt-inom-trafik--miljo/Kommunsamverkarn-trafiksakerhet--miljo/Fokusomraden/Trafikbuller/> [2010-03-25]
- WWF (2008), Mänsklig påverkan [online], tillgänglig via <http://www.wwf.se/v/klimat/m/1124268-klimat-mansklig-paverkan> [2010-02-11]

## Tryckta källor

- Agrelin, Ove, Blom, K. Arne, Gentili, Bo, Hårde, Ulla, Johansson, Ulf R., Larsson, Göran, Magnusson Staaf, Björn, Reisnert, Anders & Tykesson, Tyke (2007), *Malmöguiden*. Lund: Stiftelsen Lundaguide.
- Andréasson, Rune, Gawell, Jonas & Gerentz, Sven (1997), *Bilismens genombrottsår i Sverige*. Uppsala: Uppsala Publishing House.
- Bender, Birgit (1999), *Gator i Malmö: Gator, parker och stadsdelar i Malmö från 1300-talet till vår tid*. Malmö: Malmö Stadsarkiv.
- Björklid, Pia (2005), Närmiljön – hinder eller pedagogisk resurs? Om trafikens inverkan på barns uppväxtvillkor. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 141-157.
- Dahl, Bo Göran (2009, 26 maj), Bilutsläppen förkortar Malmöbornas liv ett år, *Sydsvenskan*.
- Dee, Catherine (2001), *Form and fabric in landscape architecture: a visual introduction*. New York: Spon Press.
- Den goda stadsgatan: Om gestaltningen av gator* (1994), red. Sture Balgård. Stockholm: Carlsson Bokförlag.
- Gehl, Jan (1971), *Livet mellem husene*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.
- Gehl, Jan & Gemzøe, Lars (1996), *Byens rum – byens liv*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.
- Gehl, Jan (2007), Public spaces for a changing public life. I *Open space: people space*, red. C. Ward Thompson & P. Travlou. Taylor & Francis: Oxon, s. 3-9.
- Hartig, Terry (2005), Teorier om restaurativa miljöer – förr, nu och i framtiden. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 263-281.
- Hygge, Staffan (2005), Bullers effekter på människor. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 37-50.
- Hägerhäll, Caroline M. (2005), Naturen i landskapsupplevelsen och landskapsupplevelsens natur. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 209-226.
- Ingmarsson, Niklas (2004), *Bilkultur i Malmö: Hur en bilstad blir till*. Hedemora: Gidlunds förlag.
- Jacobs, Jane (2004 [1961]), *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, översatt av Charlotte Hjukström 2004. Göteborg: Daidalos förlag.
- Jarevik, Ulf (2009, 12 december), Experten: Deras bilar kommer att gå på kolkraft, *Sydsvenskan*.
- Jarle Sorte, Gunnar (2005), Parken för Homo Urbanis – stadsmänniskan. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 227-244.
- Johansson, Rickard (1994a), *Trafikbuller i befintlig miljö*. Malmö: Gatukontoret.
- Johansson, Roger (1994b), *Gator för alla: idéskrift om tillgänglighet för gående*. Stockholm: Kommentus Förlag.
- Kaplan, Rachel & Kaplan, Stephen (1995 [1989]), *The experience of nature: a psychological perspective*. Michigan: Ulrich's Bookstore.
- Karlsson, Christer (1974), *Kartläggning av trafikbuller i Malmö*. Malmö: Hälsovårdsförvaltningen.
- Kihlman, Tor (2005), Trafikbuller är inte förenligt med god byggd miljö, *Arkitekten*, nr 2, s. 44-45.
- Küller, Richard (2005), Icke-visuella effekter på människan av ljus och färg. I *Svensk miljöpsykologi*, red. M. Johansson & M. Küller. Lund: Studentlitteratur, s. 85-100.
- Liljenberg, Bengt (2006, 18 september), Nobelvägen miste cykelbanan och kastaneallén, *Skånska dagbladet*.
- Lundin, Per (2008), *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Diss. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Nielsen, Karin (2006), *Sjuk av trafikbuller: Lerumsstudien*. Göteborg: Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

- Niléhn, Per-Olof, Nilsson, Carina, Ydstedt, Anders & Melander, Barbro (2000), *Från hälsovårdsnämnd till miljönämnd: Jubileumsskrift 1875-2000*. Malmö: Miljöförvaltningen.
- Selberg, Knut A. (2002), *Gaten som by- og stedsformer: om utformning av gater og veger*. Oslo: Statens vegvesen.
- Svensson, Kristian (2010, 13 mars), Folkhälsan hotas av bullret, *Sydsvenskan*.
- Swärd, Lasse (2009, 18 april), Elbilar får nobben, *Dagens Nyheter*.
- Ullstad, Erland (2008), *Hållbar stadsutveckling: en politisk handbok från Sveriges arkitekter*. Sveriges Arkitekter.
- Wessén, Elias (2000), *Våra ord: deras uttal och ursprung*. Stockholm: Norstedts Förlag.

Architectural site plan of the Nobelvågen area in Oslo, showing streets, buildings, and landscaping. The plan includes labels for 'Nobelvågen', 'Söderströms plan', 'Karl Johans gate', and 'Karl Johans gate'. It also features a scale bar (0 to 100 meters) and a north arrow. A small table in the bottom right corner provides technical details: 'Skala 1:100', 'R. 10775', 'A1-20825', and 'M. 10775'.

**Bil 2. Ritning med ritningsnummer A1-22325**

